














über

# Posten

und

# Post-Regale

mit Hinsicht auf

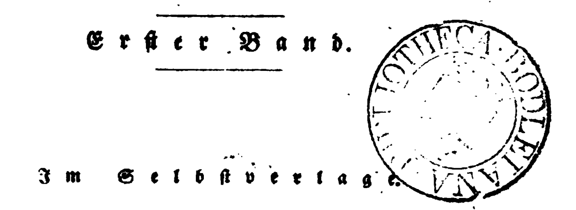
## Volksgeschichte, Statistik, Archäologie und Erdkunde

von


**Wilhelm Heinrich Matthias,**

Hofrath, Geh. Archivar beim Königl. Post-Departement und Ritter des rothen Adler-Ordens 4ter Klasse.


Erster Band.




Im Selbstverlage.

Berlin, Posen und Bromberg,

In Commission bei Ernst Siegfried Mittler.

1832.

# Vorrede.

Die Gewißheit einer historischen Wahrheit hängt von der Glaubwürdigkeit und Menge der Zeugen ab. Diesen Grundsatz strenge befolgend, habe ich — soweit es möglich war — alle Schriften alter und neuer Zeit gelesen und benutzt, wenn sie auch nur gelegentlich über Schriftsprache und **Briefsenden** Kunde gaben.

Meines Wissens ist aber bis jetzt kein Werk vorhanden, welches die Gesammt-Geschichte des Postwesens, und was so genannt und demselben beigesellt wird, umfaßte. Des Le Quien de Neufville (de l'Academie royale des inscriptions et médailles) Origine des Postes chez les Anciens et les Modernes, à Paris 1708, das in Frankreich und Deutschland weder im Buchhandel vorhanden ist, noch kaum in vier Bibliotheken zu finden seyn möchte, ist zwar trefflich, enthält aber nur im Allgemeinen eine Uebersicht der sogenannten Post-Anstalten bei den Persern, Griechen,

Römern und einigen neuern Völkern nach Anleitung bekannter alter Schriftsteller, und schließt mit dem Anfange des vorigen Jahrhunderts.

Beschränkter in der Ausführung und befangener ist zwar das Werk des Charles Bernède: Des Postes en général et particulièrement en France, Paris 1826 aber doch brauchbarer, weil es die Postverfassung in Frankreich umständlich und bis in die neueste Zeit vorträgt.

Amelang (früher öffentlicher Lehrer an der längst aufgehobenen Universität in Duisburg, nachmals Post-Secretär in Cleve, zuletzt Registrator beim General-Postamt in Berlin), Verfasser des mit Irrthümern überfüllten Werks über das Persische Postwesen (Leipzig 1774), hatte zwar diesem Buche den Plan zu einer: „Pragmatischen (allgemeinen) Geschichte des Postwesens alter und neuer Zeiten beigelegt, aber Niemand hat weder von der Hand- noch Druckschrift eine Spur gesehen. Schon beim Entwerfen stellten sich ihm unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen, wie er oft geäußert haben soll.

Darum mein unermüdetes Forschen und Suchen in Archiven, in öffentlichen und Privat-Bibliotheken in und außerhalb Berlin, darum mein Sammeln und Vergleichen der Materialien und Nachrichten aus den bewährtesten Schriften der Griechen, Römer, Spanier, Franzosen, Engländer und Deutschen, selbst schrift- und mündliche Erkundigungen bei hiesigen und auswärtigen Gelehrten und sachkundigen Männern. Den Muth, die Geduld und Ausdauer ließ ich nicht

sinken und sich mindern, um beim Ausführen eines Werks zu beharren, dem ich mich aus wahrer Zuneigung und Liebe zu meinem Beruf und nun über ein und funfzig Jahr bekleideten Amte unterzogen habe. Möge aus diesem allen der Werth und die Zuverlässigkeit dieser Abhandlungen gewürdiget werden.

Das Schwierige liegt in dem fast gänzlichen Mangel des Geschichtlichen über das sogenannte Postwesen voriger Zeit, in der Nichtbeachtung eines Gegenstandes, den Jedermann stets vor Augen hatte und eben darum als allgemein bekannt und fortdauernd voraussetzte, und in der Unbestimmtheit, Dunkelheit und Kürze der alten und neuen Schriften, wenn nebenher von jenen Anstalten die Rede ist. Besonders aber wird jedes Forschen durch die von den Verfassern neuer Zeit gezeigte Unkunde in dem **eigentlichen Wesen der Posten** und den daraus entsprungenen irrigen Behelf erschwert, **alles Posten zu nennen**, wodurch Briefe, Reisende und Pakete befördert worden sind und werden.

Dieser Vorwurf trifft, selbst in Hinsicht des Geschichtlichen, so manche hochgefeierte Gelehrte, die mit einer Masse von Citaten, als Beglaubigungsstücken, **Einer vom Andern abschrieben**, oder eigene Meinungen als rechtsbeständig aufstellten. Sogar fand ich Citate angeführt, die **gar nicht** in den benannten Schriften, z. B. in den Werken des Herodot, Plutarch, Diodor, Tacitus, Plinius ꝛc. ꝛc. stehen, schon dadurch die Richtigkeit der übrigen verdächtig machen und das **Abschreiben** auf Treu und Glauben bekunden.

Die Urschriften, aus denen Jene ihr Vorgetragenes entlehnten, benutzte ich daher aus jenen Gründen selbst. Diese Urquellen und die Beläge für die historische Richtigkeit der Thatsachen stehen vor dem Anfange eines jeden Kapitels benannt, weil es, meines Erachtens, im Lesen störend ist, bei jeder Periode ein oder mehrere Citate theils eingeschaltet, theils angehängt zu finden.

Wie unzuverlässig auch die Nachrichten mancher Schriftsteller sind, beweisen z. B. die Behauptungen, daß erst im J. 1650 oder, wie Vischer in seiner allgemeinen geschichtlichen Zeittafel des Postwesens S. 19 versichert, erst im J. 1652 vom Kurfürsten Friedrich Wilhelm dem Großen in seinen Staaten das Postwesen errichtet worden sey, und daß derselbe die im Kur-Brandenburgischen gewesenen Thurn- und Taxisschen Posten aufgehoben habe. Keine von diesen drei Angaben ist gegründet, wie sich aus diesem Buche ergeben wird (s. S. 165. 174 u. 177).

---

Die Zeitbestimmung der Ereignisse ist durchgehends nach der Zeitrechnung vor und nach Christo angenommen worden; denn die nach Olympiaden und Roms Erbauung betrifft nur die Griechen und Römer, und die altväterische Lehre, nach Erschaffung der Welt zu zählen, ist durch die, mittelst genauer Forschungen entdeckte Ungewißheit der alten Zeitrechnungen, besonders durch die Geschichte der Urvölker und durch den Mangel der Zusammenstimmung der Begebenheiten, längst entkräftet worden.

---

Beim Lesen eines Abschnitts werden zwar anfänglich die Geschichte, Statistik, Alterthümer- und Länderkunde derjenigen Reiche, von deren Sendungs-Anstalten ich rede, überflüssig erscheinen, aber am Schluß des Ganzen werden sie sich als nothwendig erkennen lassen, um aus der Folgerung den Beweis herzuleiten. Geschichte zeigt, wie bekannt, das Vergangene, Statistik das Gegenwärtige, Archäologie die Spuren des vormals Dagewesenen, Erd- und Länderkunde aber gehört allen Dreien an. Ueberdies gewähren sie hier zugleich eine lebendige Unterhaltung, begründen das Gesagte — freilich nur bis dahin, wo alle Forschungen gehemmt sind, alle glaubhafte Nachrichten aufhören — und führen vielleicht manchem Leser Vieles in das Gedächtniß zurück, was längst vergessen war und nun in naher oder entfernter Beziehung auf das Postwesen steht.

---

Dies Werk ist besonders meinen Mitbeamten im Postfach gewidmet, die, in der Erfüllung ihres mühseligen Berufs, weder Zeit noch Gelegenheit haben, sich über das Geschichtliche und Merkwürdige dieser wichtigen Staats-Anstalt zu belehren und die Schriften sich anschaffen und benutzen zu können, welche davon sprechen. Dies und mein Alter mahnten mich, meine vieljährigen Beobachtungen und Erfahrungen in einem eigenen Werke zu sammeln und solches als ein Vermächtniß meinen Amtsgenossen in Deutschland zu hinterlassen.

---

Mögen auch diese Abhandlungen den Geist und Willen der Gelehrten und manches meiner Amtsgenossen anregen, das, was mir nicht gelang, besser und umständlicher auszuführen und vorzutragen, das Fehlende aus mir unbekannt gebliebenen Urkunden und als glaubhaft bewährten Quellen zu ergänzen, die Entdeckungen an das Gesagte anzuknüpfen und, so berichtigt und bereichert, ein gediegenes vollkommnes Werk zu schaffen.

Berlin, im September 1832.

W. H. Matthias.

# Inhalt
## des
# Ersten Bandes.

## Erste Abtheilung:
## Vom Briefsenden vor der Errichtung der Posten.

### Erster Abschnitt.
### Von der Schriftsprache, dem Briefschreiben und Briefsenden.



### Zweiter Abschnitt.
### Von den Briefsendungen vor Errichtung der jetzigen Posten.

---

## Zweite Abtheilung: Ueber Posten und Haupt-Poststaaten.

### Erster Abschnitt. Ueber Posten.



### Zweiter Abschnitt. Haupt-Post-Staaten.

# Erste Abtheilung

Vom

# Briefsenden

vor der Errichtung der Posten.

---

## Erster Abschnitt.

Von der

# Schriftsprache, dem Briefschreiben und Briefsenden.

### Im Allgemeinen.

Ehe man Briefe senden konnte, mußte das Briefschreiben zuvor bekannt gewesen, und diesem wieder die Erfindung der Schreibekunst vorangegangen seyn.

In der Schriftsprache also liegt die Veranlassung zum Briefschreiben und Briefsenden, und — als letzteres mehr ausgedehnt und in Form und Einrichtung ausgebildet wurde — zur Entstehung der heutigen Posten. So ständen denn Schriftsprache und Postwesen im genauesten Zusammenhange, wie die Kenntniß der Länder- und die Staatengeschichte.

Aus diesen Gründen möge denn von der Schreibekunst oder Schriftsprache zuerst die Rede seyn, soweit man beim Mangel übereinstimmender Nachrichten und unter widersprechenden Behauptungen das Wahrscheinlichste wählen muß. Ich folge zugleich dem Vorbild einiger Schriftsteller, welche in ihren Abhandlungen über das Postwesen, der Erfindung der Schreibekunst gedenken, ohne gerade ihren Muthmaßungen beizutreten.

## §. 1.

## Schriftsprache.

Fr Kohlrausch Abriß der Weltgeschichte. S. 6. — J. C. Volz Weltgeschichte. S. 15. — Strom der Zeiten oder Darstellung der Weltgeschichte von Straß. — Dessen Uebersicht der Weltgeschichte — Convers. Lexikon B. VIII. S. 821. — G. G. Bredow Handbuch der alten Geschichte 1820 — Johannes v. Müller 24 Bücher allgemeiner Geschichten rc. rc.

Zwei Motive — Herrschsucht und Handel — scheinen zur Erfindung der Schriftsprache, des Briefschreibens und Briefsendens geführt zu haben.

Herrschsucht erweckt Argwohn. Das Mißtrauen und Befürchten erregen das ungeduldige Begehren, alles wissen zu wollen, was vorgeht, um theils die Regierung fester zu gründen und zu sichern, theils neue Anstalten zu treffen, oder zu neuen Eroberungen zu schreiten. In den Urzeiten war dies stets der Fall, und da geschichtlich die ersten Reiche in Asien entstanden, so ist wohl in diesem Erdtheil der Ursprung der Schreibekunst oder Schriftsprache zu suchen.

Die zwischen befreundeten Nachbarstaaten verabredeten, oder von dem Landesherrn angeordneten Zeichen und Versuche, Nachrichten mitzutheilen, z. B. Rauch- und Feuerzeichen auf Berghöhen rc. rc. setzten das ganze Land in Bewegung, genügten keinesweges und beschränkten sich doch nur auf höchst wenige Ereignisse, z. B. feindliche Einfälle, Aufruhr rc. rc. Die sogenannten Ruf- und Schreiposten enthielten schon das Umständliche einer Kunde, waren aber wegen der Oeffentlichkeit gefährlich. Es mußten folglich andere Mittel ersonnen werden, welche eine Begebenheit befriedigend meldeten, oder den Befehl und Willen des Regenten vollständig verkündeten. Besondere Boten und Abgesandte ersetzten zwar das Bedürfniß, aber das Umständliche, Zeitraubende und der Kostenaufwand erschwerten solche Mittheilungen, überdies blieb der Auftrag ebenfalls kein Geheimniß. Nur Schriftsprache allein vermag jede Bedenklichkeit vollständig zu heben, schon darum, weil bei einem verschlossenen Briefe Jedem Andern der Gegenstand verborgen bleibt.

Wenn ein Volk ein eroberndes wird, sagt der Archäolog Böttiger*), so wird der Wechsel der Verhältnisse bedeutend

*) In dem Literatur-Blatt einer Abend-Zeitung von 1830.

und einflußreich, und je mächtiger es wird und in einem ausgebreitetern Wirkungskreise sich bewegt, nimmt es durch eingeführte und politische Anordnungen und Anstalten eine andere Richtung und zeigt sein kräftiges Wachsen in mehrseitigen Bestrebungen. Die Hauptleiterin des Ganzen kann nur die Schriftsprache seyn.

Eine andere Ansicht führt auf die Vermuthung, daß die Priesterkasten auf die Idee gekommen seyn können, zum Aufbewahren ihrer Geheimnisse und zur Befestigung ihrer Macht, Nachrichten von Begebenheiten, Anordnungen 2c. 2c. durch verabredete Zeichen sich gegenseitig verständlich zu machen. Die Hieroglyphen, die Keilschrift, überhaupt — die heilige Schrift der Indier, Chaldäer, Aegypter lassen dies vermuthen. Nur ihre Priester — die Weisen des Volks — schrieben und verstanden sie.

Höchstwahrscheinlich bestand der erste Versuch, Begebenheiten Andern mitzutheilen, darin, solche durch Zeichnungen so darzustellen, wie die Dinge sich dem Auge darbieten, wie z. B. die Bilder der Mexikaner und Peruaner und jetzt noch der in der Geisteskindheit lebenden Wilden in Nord-Amerika, deren Gedanken, in Umrissen auf Baumrinden und Häuten eingekratzt, jedem Wilden verständlich sind. Dies war und ist also Bilderschrift in ihrer Rohheit.

Allmählig ersann man weniger schwierige Merkmale, welche nicht nur die Sache, sondern auch die Sprache, vielleicht den Laut der einzelnen Silben eines Worts, ausdrücken sollten. Man vereinfachte die Zeichen, es entstand die Silbenschrift, zuletzt wurde die Buchstabenschrift erfunden. Wer aber vermag zu bestimmen, wo und wann? Denn zu welcher Zeit die Schreibekunst erfunden wurde, ist nicht historisch ausgemacht und wird auch unerwiesen bleiben.

Man nimmt das Jahr 1700 vor Christo als Ursprungszeit des Schreibens an. Die Sage Andrer nennt die Phönizier und deren Stadt Sidon — 1800 J. v. Chr. — welche, vermöge ihres ausgedehnten Handels mit andern Völkern überall bekannt, den nahe und entfernt wohnenden Landsleuten, Kolonieen und Handelsgenossen durch Schriftzeichen Kunde gaben, oder Nachrichten von Jenen empfingen. Denn damals, wie jetzt, konnte durch mündliche Aufträge das Begehrte theils nicht so vollständig ausgeführt, theils, des Geheimhaltens wegen, nicht immer mitgetheilt werden. Viele Gelehrte behaupten dagegen, daß die Phönizier ihre Schriftzeichen aus dem uralten Chaldäischen oder Aramäischen entnommen hätten.

Allein die Erfindung ist gewiß früher und auf mehreren Punkten der Erde gemacht worden, wie man von den viel ältern Völkern, den Indiern, Assyrern, Babyloniern, Chinesen, Aegyptern ꝛc. ꝛc. mit Recht annimmt und sich durch die Inschriften auf den noch übrig gebliebenen Denkmälern bestätiget. Diodor (B. II. Kap. 18.) sagt schon, daß Semiramis (weit über 2000 J. v. Chr. also über 400 J. früher) einen Brief (grammata, epistolèh), vom Indier-König Stabrobates empfangen habe, die Schreibekunst war mithin Beiden bekannt und im Gebrauch. Champollion beweiset dies in seinem Briefe aus Quadi-Halfa v. 1. Jan. 1829 durch die im uralten Tempel zu Ipsamboul in Nubien — dem ältesten Denkmal auf unsrer Erde nächst denen in Indien — gefundene Blechtafel mit den darauf geschriebenen Namen der unterjochten Provinzen in Nubien: Schamik, Schoat, Oscharkin, Kos ꝛc. ꝛc. die in keiner Geographie der Griechen stehen. Der Ursprung des Monuments, folglich auch der Tafelschrift, geht also weit über 2000 vielleicht 3—4000 J. v. Chr.

Die Chinesen, ein uraltes Volk, gebrauchen die Zeichen-, eigentlich Bilderschrift — ein Wort aus mehreren die Sache bezeichnenden Abbildungen zusammengesetzt — linienweise von oben herab, durch Con-fu-tse (Confuzius) im sechsten Jahrhundert vor Christo, mehr geordnet.

Die Phönizier hatten Silbenschrift und die Aegypter zwei Gattungen, als Urschrift die heilige oder Hieroglyphen- (Bilder-) Schrift und später die dämotische oder die gemeine. Die erstere steht, nach den neuern Forschungen, einer Art Buchstaben von der Linken zur Rechten, nahe. Herodot (lib. II. cap. 36) sagt: von der Rechten zur Linken.

Die Assyrer, Babylonier, Syrer, Armenier, Perser und Griechen hatten Buchstabenschrift, wie die Europäer alter und neuer Zeit. Aus dem höchsten Alterthum der Griechen stammt die Boustrophädon- oder Wendeschrift*) auf Münzen und in Inschriften.

---

*) Nämlich: die erste Zeile wird gelesen von der Linken zur Rechten, die zweite von der Rechten zur Linken, die dritte wieder von der Linken zur Rechten, und so stets abwechselnd, wie die Furchen des vom Zugvieh gepflügten Ackers. (Prof. Schneider kritisches Wörterbuch B. I. S. 243 und Convers. Lexikon B. II. S. 184 und B. VIII. S. 824).

## Erster Abschnitt.

Von der

# Schriftsprache, dem Briefschreiben und Briefsenden.

### Im Allgemeinen.

Ehe man Briefe senden konnte, mußte das Briefschreiben zuvor bekannt gewesen, und diesem wieder die Erfindung der Schreibekunst vorangegangen seyn.

In der Schriftsprache also liegt die Veranlassung zum Briefschreiben und Briefsenden, und — als letzteres mehr ausgedehnt und in Form und Einrichtung ausgebildet wurde — zur Entstehung der heutigen Posten. So ständen denn Schriftsprache und Postwesen im genauesten Zusammenhange, wie die Kenntniß der Länder- und die Staatengeschichte.

Aus diesen Gründen möge denn von der Schreibekunst oder Schriftsprache zuerst die Rede seyn, soweit man beim Mangel übereinstimmender Nachrichten und unter widersprechenden Behauptungen das Wahrscheinlichste wählen muß. Ich folge zugleich dem Vorbild einiger Schriftsteller, welche in ihren Abhandlungen über das Postwesen, der Erfindung der Schreibekunst gedenken, ohne gerade ihren Muthmaßungen beizutreten.

Griechenland in seinem Glanze prangte, verfielen die Marmorpalläste und Wundertempel in Theben und Memphis, und jetzt, da hoch im Norden an der Newa Ufer die trefflichsten Bauwerke entzücken, liegt Griechenland in seinen Trümmern, und in den vormals prächtigen Tempeln und Königsitzen zu Van, Petra, Heliopolis (itzt Balbeck) und Babylon hausen armselige Räuber und Raubthiere.

Nur aus den Werken der Baukunst kann man das Vergangene, die Pracht, Hoheit, Größe und Macht jener verschwundenen Nationen entnehmen und daraus auf das gewesene Daseyn von wohlthätigen Einrichtungen, Anstalten und Erfindungen schließen. Verborgen bleiben uns freilich der Sinn der Bilder, die Schrift und Deutung; denn wenige kaum noch verständliche Wörter sind auf uns gekommen, überdies verstümmelt und von dem Volke, das sie uns beiläufig gibt, nach ihrer Aussprache geformt. Alle Schriften, vielleicht unübersetzbar — wie die Schrift der Ur-Indier, Babylonier, Altperser ꝛc. auf den Denkmälern — sind auf immer untergegangen.

## §. 2.

## Briefschreiben.

In den ersten Zeiten des Schreibens benutzte man geglättete Baumrinde und Palmblätter, denn glaublich wird die Meinung und fast bis zur Gewißheit unterstützt, daß lange Zeit vor Moses (1800 J. v. Chr.) das Bast- oder Rindenpapier, Streifen- und Blattweise, im Gebrauche und älter war, als der ägyptische Papyrus.

Späterhin gebrauchte man gegerbte feine Thierhäute, diese mit einer Masse fein überzogen, wurden das Pergament, nachher kleine Holztafeln, dünn mit Wachs belegt, in welches man die Schriftzeichen mit einem Griffel eingrub, der an einem Ende zugespitzt war, damit zu schreiben, am andern Ende geplattet, um die falsche Stelle zuzudrücken und zu ebnen. Mehrere dieser Tafeln machten ein Buch, oder bei Briefen die Fortsetzung derselben aus. Diese Briefe wurden mit Leinwand umwickelt, und deren Enden mit einem Wachssiegel verschlossen.

In Indien, bei den Juden, Persern, Griechen und Römern wurden die beschriebenen feinen zubereiteten Thierhäute auf einen runden Stab gerollt, dessen hervorragende Enden (Hörner,

Umbilici) bemalt, versilbert, vergoldet, mit Elfenbein ausgelegt, auch wohl mit Edelsteinen verziert waren.

Dem König Attalus in Pergamus (242 J. v. Chr.) wird die Erfindung des Einbindens der beschriebenen Blätter in Bücherform zugeschrieben, Diodor (lib. I. cap. 48) spricht aber schon von einer Menge Bücher, welche am Fuß einer Bildsäule des Oberrichters im Grabmal des ägyptischen Königs Osymandyas in Theben (2300 J. v. Chr.) liegen. Jedoch soll in Pergamus die Zubereitung des Pergaments erfunden worden seyn, was aber unrichtig ist und sich nur auf die Verbesserung des Stoffs zum Ueberzuge der verfeinerten Häute und auf den in jener Zeit ungemein großen Absatz des trefflichen Fabrikats beschränkt.

Das höchst schwierige und mühsame Schreiben oder Einschneiden mit dem Griffel in die Blätter und Wachstafeln leitete schon in den frühesten Zeiten auf das Schreiben mit einem zugespitzten Schilfrohr, dessen Spitze in eine Art Dinte getaucht wurde, welche man theils aus dem schwarzen Blute des Blackfisches, theils aus dem Safte der wilden Maulbeere, oder aus einem Leimwasser mit eingerührtem Ruß oder Zinnober bereitete. So waren wahrscheinlich die Briefe der Semiramis, des Cyrus (Ahasverus) und dann vor den Zeiten Davids, mit Schilfrohr auf zubereiteten Häuten oder sonst Papierähnlichem geschrieben, was gewissermaßen durch die Nachricht Herodots bestärkt wird, daß in den ältesten Zeiten die Jonier auf ungegerbten Hammel- und Ziegenfellen geschrieben hätten.

Viele Stellen im Buch Esther (Kap. 1. v. 19. 20. 22. — Kap. 3. v. 12. u. 13. — Kap. 8. v. 8. 9. 10.) bezeugen, daß in den Regierungszeiten des Cyrus (560 v. Chr.) das Briefschreiben, Erlassen der Landesherrlichen geschriebenen Befehle an die Unterthanen und Behörden, und das Versiegeln der Briefe gebräuchlich waren. Die Römer verschlossen ihre Briefe mit einem Siegel oder Petschaft, das nur der Empfänger kannte, und dessen Mißbrauch von Andern, oder das Nachstechen, dem Cornelischen Gesetze gemäß, streng bestraft wurde. Nicht die Handschrift, sondern das Siegel blieb ein gerichtlicher Beweis.

Der Name des Briefstellers stand nie — wie jetzt — am Ende des Briefs oder Schreibens, sondern entweder oben an als Anfang der Anrede, oder gar nicht, oder statt des Namens bloß die Bezeichnung: mppria (manu propria), wie in vielen Fürst-

lichen Schreiben und Mandaten aus dem Mittelalter und dem vorvorigen-Jahrhundert. Aus den Schriftzügen, der Eingangsrede und dem Siegel mußte folglich der Verfasser erkannt werden.

## §. 3.
## Briefsenden.

Guerre sagt in seinen Memoiren, die Völkergeschichten enthalten bisher wenig mehr als die Lebensgeschichte der Großen, die Erzählung der Schlachten und Eroberungen, fast gar nichts von der Verfassung, den Staatsanstalten und innern Einrichtungen eines Volks, und doch ist der Held der Geschichte das Volk selbst. Jeder Geschichtschreiber sollte so weit wie möglich in die vergangene Zeit zurückgehen, nicht um die Fabeln aufzufrischen, sondern um in den Frühzeiten die Staatsanstalten und Gesetze zu suchen, in welchen sich immer Spuren ehemaliger Verhältnisse und Zustände finden, wenn solche auch in der Folge Veränderungen erlitten haben. Es ist anziehend, die Erscheinungen der Gegenwart mit denen in der Vergangenheit zu vergleichen, in der sie entstanden, und man wird die Meinung ändern, daß alles bei uns neu sey.

Die Richtigkeit dieses Satzes, auch auf unsre heutigen Postanstalten angewandt, wird sich durch die Vergleichung des Vormals und jetzt ergeben. In den ältesten Schriften wird der Gesandten und Boten gedacht, welche entweder Aufträge mündlich ausrichteten, oder Briefe ihrer Monarchen überbrachten. Das Letztere ist noch jetzt der Fall mit den Sendboten, die man gegenwärtig fast in allen Sprachen Europa's Couriere nennt.

Als Ludwig XI. seinen Courieren den Namen postes beilegte, (s. Frankreich, Band II. Kap. 12.) kam diese Benennung der reitendenden Briefboten in den Umlauf, ging zu den Nachbarstaaten über, und man benannte das, was sonst Botensenden, cursus publicus und Couriere hieß, — nun ohne weitere Untersuchung: Posten.

Von diesen allgemeinen Betrachtungen gehe ich zu den besondern archäologischen und geschichtlichen Forschungen und Erörterungen über, aus welchen die Beweise von dem frühern Daseyn der Schriftsprache, des Briefschreibens und Briefsendens — oder irrthümlich sogenannten Postanstalten — bei einigen alten und neuen Völkern klarer und überzeugend erscheinen werden.

# Zweiter Abschnitt.

## Von den Briefsendungen vor Errichtung der jetzigen Posten.

### Kapitel 1.

### Indien.

Diodor. Lib. II. cap. 17 u. 18. Strabo, Plinius, Arian, — Geographie vom Prof. Stein — Convers. Lexik. B. V. S. 30—61. — Reisen des Tavernier — Bernier — Thevenot — Thomas Roe — und Eduard Terri — Tagebuch des Capitains J. A. Hogdson — Christins und Pottingers Kundschaftsreise von Bombay rc. rc. nach Persien, 1810. 1811. — Uebersicht der Weltgeschichte von Straß — dessen Handbuch der Weltgeschichte, 1830. B. I. S. 69. u. f. — Rio, Prof. der Geschichte Abhandlungen — A. Riem, Geschichte der schönen Architectur, Abschn. IV. S. 223. rc. rc.

Indien im allgemeinen, Hindostan im bestimmtern Sinn, mit seinen Strömen Indus (Sind) und Ganges a), 600 deutsche Meilen von Osten nach Westen, 700 Meilen von Norden nach Süden ausgedehnt, im hohen Alterthum mit 37 Königreichen, nur der Zahl nach, wenige namentlich in den heiligen Büchern aufbewahrt, die schönsten Länder unsrer Erde, dies Indien ist sicher das erste und älteste Land, aus welchem sich die Zweige

a) Die Quelle des Ganges, oder B'hagirat'hi, ist am 31. Mai 1816 vom engl. Capitain J. A. Hogdson, von allen Europäern der Erste, entdeckt worden, kein Indianer nahete sich ihr. Sie strömt aus einem 6 engl. Meilen langen, $2\frac{1}{2}$ M. breiten Schneebette, 27 F. breit, in der Mitte $1\frac{1}{2}$ F. tief zwischen ungeheuern Berggipfeln in den höchsten Eisregionen des Himmalaya. Vorn über dem Gewölbe, aus welchem der Ganges herausbrauset, ist die 300 Fuß hohe Schneemasse ganz senkrecht abgeschnitten und seit Jahrtausenden wie eine glatte Mauer gebildet. Von dem obern Rande dieser sonderbaren Schneewand hängen gewaltige graue Eiszapfen herunter, die von den Braminen in Gangotri das Haar des Mahadovah (Kuhmaul) genannt werden.

des Menschengeschlechts und des Culturzustandes verbreitet haben müssen.

Obgleich das Urvolk so ganz verschwunden ist[b]), daß nicht einmal das Sanscrit, die älteste aller uns bekannten Sprachen, es namentlich bestimmt nennt und bezeichnet: so zeigen ihre noch vorhandenen unterirdischen Bauwerke die vollkommensten Meisterstücke in ihrer Art und von solcher Größe, solchem Umfange und so unsäglich mühsamer Ausführung, daß kein heutiger Monarch ein Gleiches schaffen möchte. Eben diese Denkmäler treten als die einzigen Zeugnisse auf, was jenes Volk gewesen seyn muß. Von einigen dieser Beweise sey hier die Rede.

Vorzüglich wundervoll sind die Felsenpagoden in der Tempelgrotte Jugnath Subba bei Illura (Ellorah, itzt Hyderabad) im Königreich Golkonda. Vor dieser Stadt liegt ein 150 Fuß hoher Felsen, der sich hufeisenförmig 2 Stunden weit herumzieht. Auf der innern oder hohlen Seite ist der ganze Felsen von einem Ende bis zum andern, von oben bis unten ausgehauen, in einer aneinander hängenden Reihe von Pagoden, jede einer Gottheit geweihet, mit 4-, 6- und achteckigen Säulen und Zimmern, weit über 100, und zwar in mehreren Stockwerken übereinander. Ihre Decken, rundgewölbt ausgehauen, ruhen auf

b) Nahe bei Calcutta liegen viele Hügel, die in Gestalt und Größe denen um Troja und in Klein-Asien höchst ähnlich sind, sie scheinen die Grabmäler von Helden, Fürsten und ausgezeichneten Männern zu seyn. Man findet in den Grüften dieser Felsmassen menschliche Gebeine, Rüstungen, Waffen, Götzenbilder, Zierathen und Kleidungsstücke. Aber die gelehrtesten Klassen der Einwohner haben nicht einmal eine Tradition von diesen Grabhügeln und halten sie für noch älter, als die Legenden der Braminen und einem Volke angehörend, das vor dem Anfange ihrer Zeitgeschichte — mehr als 60,000 Jahren — gelebt haben müsse.

Calvisius (Sethus, Astronom, Cantor und Lehrer an der Thomas-Schule in Leipzig, Musiker und Dichter, lebte von 1556 — 1615) bestimmte im Jahre 1610 — 5559 verflossene Jahre seit Erschaffung der Welt, also itzt, nach der Kalender-Angabe, 5781, nach Andern 5816. Eine dritte Berechnung giebt das Alter der Bäume, das keine Gränze hat, denn solche von Gewittern und Menschenhand verschonte Bäume überleben mächtige Reiche und die ältesten Denkmale der Geschichte. Diesem zufolge ist wohl die heilige Cypresse auf dem Gottesacker der Sancta Maria de Testa, 2½ Meile von Oaxaca im Staate Mexiko der älteste Baum auf unsrer Erde. Er enthält 37½ Fuß im Durchmesser, 127 Fuß im Umfange, fast 120 Fuß Höhe und wird über 6 bis 7000 Jahre alt geschätzt, also weit über das von unsern Gelehrten angenommene Alter unsers Erdballs, und in die Berechnung der Indier übergehend.

Säulen, und die Wände sind mit Basreliefs geziert; das Tageslicht fällt durch die in den Felsen gehauene Löcher hinein.

Eben solche ungeheuere unterirdische Gebäude finden sich auf der Insel Salsette und Elephante, zu Dschegurseri, Keneri, Monpeser rc. rc. alle von derselben Bauart und mit einer Menge in den Felsen ausgemeißelter Figuren ausgeziert, diese weit besser und freier als die spätern ägyptischen.

Hoch in den Gebirgen des Himmalaya, von hohen Felsspitzen umgeben, liegt das vom Beherrscher Pandu in undenklicher Vorzeit erbauete Lak'ha Mandal, ein seit tausenden von Jahren verödeter Wallfahrtsort der Hindu, ein in Trümmern liegender Tempel, fast verschüttet durch den Herabsturz eines Berges, von welchem Ereigniß nicht einmal die Sage Kunde giebt. Im Innern aber steht eine ungemein große blaue Steinplatte mit Characteren oder Bilderschrift, die Niemand erklären kann.

Strabo, Plinius und Arian sprechen von einer uralten Hauptstadt des ungeheuern Reichs Indien, wahrscheinlich dem Polibothra der Alten in der von Mythen umhüllten Zeit, jetzt Canvouge am Ganges in Bengalen. Jetzt steht ein armseliges Dorf auf der großen wüsten Trümmerfläche.

Benares, in der Urzeit Kasi genannt, deren Ursprung in der Verborgenheit liegt, eine der großen Städte Indiens, mit 28,000 Häusern und 580,000 Einwohnern, 460 engl. (98⅘ deutsche) M. von Calcutta, ist jetzt die Hochschule der Braminen und aller Hindu's, Indiens Athen. Dahin wallfahrten alle Gelehrten und Schüler, gewöhnlich studiren diese 10 bis 12 Jahr, und zwar die heiligen 4 Bücher Beths oder Veda (Grundtexte) in der seit 2000 Jahren ausgestorbenen, nur noch den Braminen verständlichen Sanscritsprache c).

c) Sanscrit. Sie ist gleich der Aramäischen und der unerklärbaren Keilschrift, die älteste, heilige, Braminen- und Buchsprache. Dies weit über 2000 Jahre todte Sanscrit ist in mehr als 20 Mundarten zertheilt, wunderbar gebaut, höchst reich, hoch poetisch. Das Alphabet enthält 50 Buchstaben, und soll, der uralten Sage nach, vom Gott Panini, Vater der Sprachlehre, erfunden worden seyn, der sich wieder auf mehrere seiner Vorgänger beruft, darum wird dies Alphabet Dova-Nagary (Götterschrift) genannt. Jene Bücher oder Veda enthalten mehrere Abtheilungen sämmtlich in Gesängen, Stanzen und Versen, wunderbare Erzählungen vom Ursprunge der Götter, des Brama (Schöpfers), Vischnu (Erhalters) und Schiwa (Zerstörers oder Todes), also Anfang, Dauer und Ende aller Wesen, das die Sterblichen wieder zum Ewigen zurückführt. Die Seelenwanderung ist die bedingte Entsündigung.

Delhi am Dschumna mit 400,000 Einwohnern, die Residenz des großen Moguls. Ihr Gründer ist unbekannt und wahrscheinlich vor Zeiten die Hauptstadt Hindostans und Residenz des Königs Porus gewesen. Die verwitterten Trümmer ihrer Palläste, der Grabmäler ihrer Könige, besonders eine 245 engl. Fuß hohe runde Säule von rothem Granit, mit 5 Stockwerken, 156 Fuß im Umfange auf der Basis, und 304 steinernen Stufen bis oben hinauf zur Spitze.

Diese nur oberflächlich bezeichneten Ueberreste der uralten Vergangenheit zeugen von der Macht, der Kunst, dem Glanze und den Kenntnissen eines Urvolkes von welthistorischer Bedeutung, dessen wahrer Name aber so erloschen ist, daß er von den Braminen verschieden angegeben wird. Ihre Palläste sind in Trümmer zerfallen, die glänzenden Tempel verschwunden, alles still und öde in der umgebenden üpigen Vegetation.

Dies Ur-Indien bezeichnet mächtiger Reiche Schicksal und Fall, nur ihre unnachahmlichen Werke, noch in ihrer Verheerung und Verwilderung wunderherrlich, sind deutliche, vollgültige Sprecher, was die Bewohner und ihre Herrscher waren, und daß bei ihnen die höchste Geistesbildung und alle höhern Künste walteten, mithin auch Handel, Verkehr mit dem Auslande, Schriftsprache, Schreibekunst, Briefwechsel und Briefsenden. Man kann diesem zufolge nicht bei bloßer Muthmaßung stehen bleiben.

Einen spätern Beweis, daß Briefwechsel und Briefsenden bei den Indiern, über 2000 J. v. Chr. im Gebrauch war, gibt uns Diodor (lib. II. cap. 17 et 18), der den Ktesias d) als Gewährsmann nennt. (Von diesem Briefwechsel des Indier-Königs Stabrobates s. das folg. Kap.)

Auch in der zweiten Hälfte des vorletzten Jahrhunderts bestätiget der berühmte Tavernier in seinen Beobachtungen die Meinung von den Briefboten-Stationen: In Indien werden alle Schreiben und Briefe der Könige, Feldherrn und Landesbe-

d) Ktesias, Geschichtschreiber und Leibarzt Artaxerxis II. Mnemons (Herrschers) Königs von Persien, 405 vor Chr. 1653 J. nach der Semiramis, und etwa 40 nach Herodat. Ktesias schrieb eine Staatsgeschichte der Assyrer und Perser in 23 Büchern, die bis auf wenige Ueberbleibsel verloren gegangen sind. Er entnahm seine Nachrichten aus Urkunden und Archiven des Königs. Diodor entlieh aus jenen das Meiste seiner Geschichten. (Jöcher Gelehrten-Lexikon, S. 746. Ctesias).

Säulen, und die Wände sind mit Basreliefs geziert; das Tageslicht fällt durch die in den Felsen gehauene Löcher hinein.

Eben solche ungeheuere unterirdische Gebäude finden sich auf der Insel Salsette und Elephante, zu Dschegurseri, Keneri, Monpeser ꝛc. ꝛc. alle von derselben Bauart und mit einer Menge in den Felsen ausgemeißelter Figuren ausgeziert, diese weit besser und freier als die spätern ägyptischen.

Hoch in den Gebirgen des Himmalaya, von hohen Felsspitzen umgeben, liegt das vom Beherrscher Pandu in undenklicher Vorzeit erbauete Lak'ha Mandal, ein seit tausenden von Jahren verödeter Wallfahrtsort der Hindu, ein in Trümmern liegender Tempel, fast verschüttet durch den Herabsturz eines Berges, von welchem Ereigniß nicht einmal die Sage Kunde giebt. Im Innern aber steht eine ungemein große blaue Steinplatte mit Characteren oder Bilderschrift, die Niemand erklären kann.

Strabo, Plinius und Arian sprechen von einer uralten Hauptstadt des ungeheuern Reichs Indien, wahrscheinlich dem Polibothra der Alten in der von Mythen umhüllten Zeit, jetzt Canvouge am Ganges in Bengalen. Jetzt steht ein armseliges Dorf auf der großen wüsten Trümmerfläche.

Benares, in der Urzeit Kasi genannt, deren Ursprung in der Verborgenheit liegt, eine der großen Städte Indiens, mit 28,000 Häusern und 580,000 Einwohnern, 460 engl. (98⅘ deutsche) M. von Calcutta, ist jetzt die Hochschule der Braminen und aller Hindu's, Indiens Athen. Dahin wallfahrten alle Gelehrten und Schüler, gewöhnlich studiren diese 10 bis 12 Jahr, und zwar die heiligen 4 Bücher Beths oder Veda (Grundtexte) in der seit 2000 Jahren ausgestorbenen, nur noch den Braminen verständlichen Sanscritsprache c).

c) Sanscrit. Sie ist gleich der Aramäischen und der unerklärbaren Keilschrift, die älteste, heilige, Braminen- und Buchsprache. Dies weit über 2000 Jahre todte Sanscrit ist in mehr als 20 Mundarten zertheilt, wunderbar gebaut, höchst reich, hoch poetisch. Das Alphabet enthält 50 Buchstaben, und soll, der uralten Sage nach, vom Gott Panini, Vater der Sprachlehre, erfunden worden seyn, der sich wieder auf mehrere seiner Vorgänger beruft, darum wird dies Alphabet Dova-Nagary (Götterschrift) genannt. Jene Bücher oder Veda enthalten mehrere Abtheilungen sämmtlich in Gesängen, Stanzen und Versen, wunderbare Erzählungen vom Ursprunge der Götter, des Brama (Schöpfers), Vischnu (Erhalters) und Schiwa (Zerstörers oder Todes), also Anfang, Dauer und Ende aller Wesen, das die Sterblichen wieder zum Ewigen zurückführt. Die Seelenwanderung ist die bedingte Entsündigung.

geheuren Besitzungen, ein Viereck, 3 Tagereisen oder 480 Stadien im Umfange (12 deutsche M.) 150 Stadien ($3\frac{3}{4}$ deutsche M.) lang und 90 Stadien ($2\frac{1}{4}$ M.) breit, mit 100 Fuß hohen Mauern, oben 3 Wagen breit, und mit 1500 Thürmen, jeder 200 Fuß hoch.

Nach ihm regierte, 2058 J. v. Chr. seine Gemahlin Semiramis f), von der man viel, im Grunde aber wenig weiß, weil 500, ja 1000 J. nach ihr und als das Babylonische Reich längst untergegangen war, der Verlauf der Begebenheiten erst geschrieben worden ist, daher man kaum das Wahre von dem Erdichteten und das Wichtige von dem Werthlosen unterscheiden kann. Diese Semiramis erbauete bald nach der Verwüstung Ninive's von den Medern, die Stadt Babylon, deren Mauer 480 Stadien (12 deutsche M.) im Umfange g), oben 50 Ellen Raum für 6 Wagen nebeneinander, 200 Ellen (nach Diodor nur 50) Höhe, 100 Thore von Erz und 250 Thürme hatte. Mitten durch die Stadt floß der Euphrat, an ihm lagen 2 Königliche Palläste, innerhalb Häuser von 3 und 4 Stockwerken, und der Belusthurm oder Tempel, 2 Stadien im Gevierte, 819 Fuß hoch, also 179 Fuß höher als die höchste Pyramide in Aegypten (640 Fuß hoch) h) i).

Nach

---

f) syrisch: Taube. Sie war früher die Gattin des Statthalters und Feldherrn Onnes, auch Menones in Syrien, der des Ninus Tochter zur Entschädigung nicht heirathen wollte, sondern sich aus Gram über die vom Ninus befohlne Wegnahme seiner Gattin erhing

g) Strabo lib. XVI. §. 105. gibt nur 385 Stadien ($9\frac{5}{8}$ deutsche M.), und die Höhe 32 Fuß an.

h) Herodot sah nach 1630 Jahren noch in dem von den Persern etwas zerstörten Babylon die Denkmäler der alten Hoheit, Ueppigkeit und des Reichthums der ungeheuern Stadt. Jetzt sind die Hauptreste etwa 2 engl. M. jenseits der Stadt Hillah am Euphrat auf einer Stelle Babylons. Jene Reste sind der Belusthurm (der Tempel zu Babel), auch von den Arabern so genannt. Der Umfang beträgt 2266 Fuß, die höchste Höhe der Ruine 270 Fuß. An der Westseite steht noch ein Stück des Eckpfeilers, einige 30 Fuß hoch von Ziegelsteinen und Erdpech so fest verkittet, daß nur der Stein, nicht der Kitt, mit äußerster Gewalt zertrümmert werden kann. Im Innern steigt man in einen Gang und sieht die Stockwerke ganz so, wie Herodot sie beschreibt.

i) Der Schriftsteller Marikas Catina (140 J. vor Chr.) in Syrien, und der armenische Geschichtschreiber Moyses von Khoren (500 J. nach Chr.) erzählen: Als Semiramis Armenien völlig unterjocht hatte, und mit

Nach einer langen Reihe von Friedensjahren beschloß die Königin einen Heereszug gegen den Indier-König Stabrobates auszuführen, dessen Staaten als die größten, herrlichsten und reich an Edelsteinen gepriesen wurden. (Diodor lib. II. cap. 16 bis 18).

Höchst merkwürdig und beweisend für das damals schon gebräuchliche Briefschreiben und Briefsenden ist der Umstand, daß Stabrobates, vor dem Ausbruch des Krieges durch seinen Boten (Gesandten) der Königin ein Schreiben (grammata) überreichen ließ, in welchem er Schmähungen wegen ihres liederlichen Wandels aussprach und mit einem Schwur versicherte, sie kreuzigen zu lassen, wenn er siegen würde. Semiramis lachte beim Lesen des Briefes (epistolèh).

So ist durch Ktesias und Diodors Angaben bezeugt, daß weit über 2000 J. v. Chr. das Briefschreiben und Briefsenden bekannt und im Gebrauch war. Herodot schweigt zwar von jener Begebenheit, er wird ihrer jedoch wahrscheinlich in seinen Assyrischen Geschichten gedacht haben, von welchen er im I. Buche, Kap. 193 spricht, die aber verloren gegangen sind.

Schon die Erfindung des Purpurfärbens, des Bergbaues, der Gewinnung der Metalle, der Sonnenuhren, der Gebrauch des Schwertes, Spießes, Schildes, die Baukunst in den Riesenwerken, die Bildnerei, die Anlegung der Wasserschleusen, die Steinschneidekunst, der Geldstempel, die Bezeichnung der Sternbilder, der wunderbare Stollenbau oder Tunnel unter dem Eu-

---

ihrem Heere an den See Van lagerte, ließ sie von 4200 Arbeitern aus Assyrien, und 600 Bildhauern in Holz, Stein und Metal, in wenigen Jahren die Stadt Van mit ihren Wunderwerken erbauen. Der Professor Schulz in Göttingen sahe auf seiner Reise im Orient, 1826, die im mittlern Theil Armeniens liegenden Trümmer dieser Stadt Van. Sie heißt im Lande: Schamiramakert, d. h. Stadt der Semiramis. Beides ist historisch richtig. Tamerlan ließ die Stadt im 14ten Jahrh. zerstören. H. Schulz fand die verschonten Denkmäler noch eben so, wie die griechischen Schriftsteller sie schildern, Säulen, Statuen, Monumente im Innern der Stadt, und geräumige in den Felsen gehauene Höhlen, an deren Eingängen sich große Inschriften befinden, deren Schriftzüge — wahrscheinlich die uralte babylonische Keilschrift — Jedem unbekannt, bis jetzt unerklärbar sind, und alle von der Semiramis aufgeführten Denkmäler schmückten. Das Andenken dieser assyrischen Königin ist noch jetzt bei den Armeniern und Kurden sehr verbreitet.

geheuren Besitzungen, ein Viereck, 3 Tagereisen oder 480 Stadien im Umfange (12 deutsche M.) 150 Stadien ($3\frac{3}{4}$ deutsche M.) lang und 90 Stadien ($2\frac{1}{4}$ M.) breit, mit 100 Fuß hohen Mauern, oben 3 Wagen breit, und mit 1500 Thürmen, jeder 200 Fuß hoch.

Nach ihm regierte, 2058 J. v. Chr. seine Gemahlin **Semiramis** f), von der man viel, im Grunde aber wenig weiß, weil 500, ja 1000 J. nach ihr und als das Babylonische Reich längst untergegangen war, der Verlauf der Begebenheiten erst geschrieben worden ist, daher man kaum das Wahre von dem Erdichteten und das Wichtige von dem Werthlosen unterscheiden kann. Diese **Semiramis** erbauete bald nach der Verwüstung Ninive's von den Medern, die Stadt **Babylon**, deren Mauer 480 Stadien (12 deutsche M.) im Umfange g), oben 50 Ellen Raum für 6 Wagen nebeneinander, 200 Ellen (nach Diodor nur 50) Höhe, 100 Thore von Erz und 250 Thürme hatte. Mitten durch die Stadt floß der Euphrat, an ihm lagen 2 Königliche Palläste, innerhalb Häuser von 3 und 4 Stockwerken, und der Belusthurm oder Tempel, 2 Stadien im Gevierte, 819 Fuß hoch, also 179 Fuß höher als die höchste Pyramide in Aegypten (640 Fuß hoch) h) i).

Nach

f) syrisch: Taube. Sie war früher die Gattin des Statthalters und Feldherrn **Onnes**, auch **Menones** in Syrien, der des **Ninus** Tochter zur Entschädigung nicht heirathen wollte, sondern sich aus Gram über die vom **Ninus** befohlne Wegnahme seiner Gattin erhing

g) **Strabo** lib. XVI. §. 105. gibt nur 385 Stadien ($9\frac{5}{8}$ deutsche M.), und die Höhe 32 Fuß an.

h) **Herodot** sah nach 1630 Jahren noch in dem von den Persern etwas zerstörten Babylon die Denkmäler der alten Hoheit, Ueppigkeit und des Reichthums der ungeheuern Stadt. **Jetzt** sind die Hauptreste etwa 2 engl. M. jenseits der Stadt Hillah am Euphrat auf einer Stelle Babylons. Jene Reste sind der Belusthurm (der Tempel zu Babel), auch von den Arabern so genannt. Der Umfang beträgt 2266 Fuß, die höchste Höhe der Ruine 270 Fuß. An der Westseite steht noch ein Stück des Eckpfeilers, einige 30 Fuß hoch von Ziegelsteinen und Erdpech so fest verkittet, daß nur der Stein, nicht der Kitt, mit äußerster Gewalt zertrümmert werden kann. Im Innern steigt man in einen Gang und sieht die Stockwerke ganz so, wie **Herodot** sie beschreibt.

i) Der Schriftsteller **Marikas Catina** (140 J. vor Chr.) in Syrien, und der armenische Geschichtschreiber **Moyses** von Khoren (500 J. nach Chr.) erzählen: Als Semiramis Armenien völlig unterjocht hatte, und mit

Nach einer langen Reihe von Friedensjahren beschloß die Königin einen Heereszug gegen den Indier-König Stabrobates auszuführen, dessen Staaten als die größten, herrlichsten und reich an Edelsteinen gepriesen wurden. (Diodor lib. II. cap. 16 bis 18).

Höchst merkwürdig und beweisend für das damals schon gebräuchliche Briefschreiben und Briefsenden ist der Umstand, daß Stabrobates, vor dem Ausbruch des Krieges durch seinen Boten (Gesandten) der Königin ein Schreiben (grammata) überreichen ließ, in welchem er Schmähungen wegen ihres liederlichen Wandels aussprach und mit einem Schwur versicherte, sie kreuzigen zu lassen, wenn er siegen würde. Semiramis lachte beim Lesen des Briefes (epistolèh).

So ist durch Ktesias und Diodors Angaben bezeugt, daß weit über 2000 J. v. Chr. das Briefschreiben und Briefsenden bekannt und im Gebrauch war. Herodot schweigt zwar von jener Begebenheit, er wird ihrer jedoch wahrscheinlich in seinen Assyrischen Geschichten gedacht haben, von welchen er im I. Buche, Kap. 193 spricht, die aber verloren gegangen sind.

Schon die Erfindung des Purpurfärbens, des Bergbaues, der Gewinnung der Metalle, der Sonnenuhren, der Gebrauch des Schwertes, Spießes, Schildes, die Baukunst in den Riesenwerken, die Bildnerei, die Anlegung der Wasserschleusen, die Steinschneidekunst, der Geldstempel, die Bezeichnung der Sternbilder, der wunderbare Stollenbau oder Tunnel unter dem Eu-

---

ihrem Heere an den See Van lagerte, ließ sie von 4200 Arbeitern aus Assyrien, und 600 Bildhauern in Holz, Stein und Metal, in wenigen Jahren die Stadt Van mit ihren Wunderwerken erbauen. Der Professor Schulz in Göttingen sahe auf seiner Reise im Orient, 1826, die im mittlern Theil Armeniens liegenden Trümmer dieser Stadt Van. Sie heißt im Lande: Schamiramakert, d. h. Stadt der Semiramis. Beides ist historisch richtig. Tamerlan ließ die Stadt im 14ten Jahrh. zerstören. H. Schulz fand die verschonten Denkmäler noch eben so, wie die griechischen Schriftsteller sie schildern, Säulen, Statuen, Monumente im Innern der Stadt, und geräumige in den Felsen gehauene Höhlen, an deren Eingängen sich große Inschriften befinden, deren Schriftzüge — wahrscheinlich die uralte babylonische Keilschrift — Jedem unbekannt, bis jetzt unerklärbar sind, und alle von der Semiramis aufgeführten Denkmäler schmückten. Das Andenken dieser assyrischen Königin ist noch jetzt bei den Armeniern und Kurden sehr verbreitet.

phrat rc. rc. k). Diese Fülle der Entdeckungen und Anwendungen in Assyrien und Babylonien, vielleicht weit über tausend Jahr vor Mosis Zeiten — dieser Reichthum an Kenntnissen beweiset, daß eine Schriftsprache — wahrscheinlich die Keilschrift, oder welcher Art sie auch gewesen seyn mag — also auch ein Schriftwechsel und mit demselben, als Folgerung, ein Briefsenden zu Fuß, zu Pferde oder fahrend vorhanden waren. Es mußte vorhanden seyn, um nicht nur jene Künste im ganzen Reiche zu verbreiten und überall bekannt zu machen, sondern auch die Befehle des Landesherrn an die Statthalter in den Provinzen und an die Heerführer, und deren Berichte an den Herrscher zu überbringen, eine Anstalt, welche auch die Unterthanen benutzen konnten, und die man seit Jahrhunderten Couriere und Posten benennt.

---

## Kapitel 3.

## China l).

Marci Pauli Veneti de Regionibus orientalibus, 1671 lib. II. cap 23. pag. 82 — Description de l'Empire de la Chine etc. par le Père Jean Baptiste du Halde, tom. II. pag. 68. — Straß Weltgeschichte. B. I. (China). — Rio Abhandlungen. — Macartnay Gesandtschaftsreise nach China. B. II. Kap. 1. S. 40. — Bernardin de St. Pierre Description de l'Empire de la Chine.

Weit über viertausendjährige zuverlässige Jahrbücher setzen uns in den Stand, den Fortschritten der Chinesen in der Kul-

---

k) Diodor meldet im lib. II. cap. 9, daß Semiramis — also vor 3886 Jahren — unter jenem reißenden Fluß Euphrat innerhalb sieben Tagen einen gemauerten Gang (Tunnel) von Ziegel und Erdpech erbauen ließ, der 1 Stadium (600 Fuß) lang, im Innern 15 Fuß breit, 12 Fuß hoch und von außen rund herum mit einer 4 Fuß dicken Kruste von Erdpech bedeckt war. Welch ein Wasserbau in jener Zeit und vollbracht in 7 Tagen gegen den so oft verunglückten Brünelschen in London, den jeder Engländer dennoch für ein ächt britisches Wunderwerk erklärt. In Liverpool ist am 31. Junius 1829 auch ein Tunnel, oder die große unter der Stadt weglaufende Eisenbahn vollendet worden, die noch steht und Jahrtausende stehen wird. Die Verfertiger waren aber auch andre Engländer wie die in London, und der Mersey sieht freilich anders aus, wie die Temse. — Auch in Königsberg in Preußen ist unter dem Pregelfluß ein längst verschütteter Tunnel, im 14ten Jahrh. von den deutschen Ordensrittern, bei der Besitznahme Samlands und Gründung der Stadt, also 500 Jahr vor den beiden englischen, erbauet worden.

l) Von den Einwohnern Thon-koue (Mittelpunkt der Erde, auch das himmlische Reich) — von den Arabern Sin — von den Persern Tchin —

tur, in Kenntnissen und Wissenschaften zu folgen. Ihre alten Gedichte besingen nicht ein eingebildetes Reich von Göttern, wie bei den Indiern, sie beschreiben uns eine Ordnung der Dinge, wo der Mensch im Frieden die Erde bebauet, wo die Weisen das Land durchziehen, um Zwiste auszugleichen und manches neue Verfahren in Kunst- und häuslichen Sachen zu lehren.

Die Dichtungen aus dem unbekannten Alterthum nicht beachtet, ist durch Berechnungen erwiesen, daß China über 2300 J. v. Chr. unter den Kaisern des Regentenstamms der Hiao oder Y-a-o schon eine sehr mächtige und volkreiche Monarchie gewesen ist.

Ehe ihr Land von den Mongolen m) überfallen wurde und als halb Europa noch in Finsterniß lag, stand dies Reich schon auf der höchsten Stufe der Ausbildung in Kenntnissen (z. B. der Polarität des Magnets, 2500 J. v. Chr.) und in Künsten, in denen es seinen asiatischen und zum Theil den europäischen Zeitgenossen zuvor that. Seit dem sind freilich die Chinesen nicht fortgeschritten, und nach ihrem großen Lehrer Con-fu-tse (Confuzius) 530 J. v. Chr. ist kein solcher wieder erstanden; China kann nicht mehr Bewunderung erregen.

Die Größe dieses Reichs — 650 deutsche M. in der Länge, 375 M. in der Breite, 200000 Quadratmeilen Flächen-Inhalt, also acht mal mehr als ganz Frankreich — die Menge der Provinzen, jede regiert von einer Anzahl Mandarinen und Beamten abstufenden Ranges, und die ganze Staatsverwaltung in sich forderten, seit der Gründung dieses von seinen Nachbarstaaten fast abgeschlossenen Kaiserthums, eine stete Verbindung mit einander, die nur durch einen mehrere Jahrtausende bestehenden Schriftwechsel n) und dessen Sendungen bewirkt werden konnte. Dies

von den Mongolen, eigentlich vom Dschengis-Khan, dem Eroberer: Ka-ta-i (das Land der Sklaven) genannt.

m) Die Benennung: Tartaren für die ganze Nation ist unrichtig, sie gehört nur einem der 4 Völkerstämme an, die zu dem großen Volke der Turken (nicht Türken) gehörten, nach dem Flusse Tartar sich benannten und dem berühmten Dschengis-Khan sich unterwarfen. Die ganze Nation nennt sich Moal, d. h. Mongolen, und so heißen sie im ganzen Orient.

n) Das jetzige, aus Baumwolle verfertigte Papier wurde erst unter der Regierung des Kaisers Hang-ho-ti oder Wü-ti, Dynastie Hang, 105

Befördern und Bestellen geschieht, wie schon im Alterthum, noch jetzt durch Couriere oder eigene reitende Boten.

Der Kaiser unterhält auf seine Kosten eine ungemessene Anzahl Pferde Behufs der Couriere, die von Pecking nach jeder Provinzial-Hauptstadt gehen, und die Befehle an den Unter-König überbringen, dem die Depechen von dem Statthalter (Koug-tou) eingehändiget werden. Der König schickt seine Befehle durch andere Couriere an die Städte der ersten Ordnung u. s. w. Die Courierposten sind zwar kaiserlich, bestellen jedoch heimlich auch Briefe an Privat-Personen. Sie bringen die Berichte an den Kaiser mit einer Schnelligkeit, die kaum von den neuesten Europäischen Verbesserungen in diesem Fache übertroffen wird, denn Depeschen auf 150 engl. (30 deutsche) Meilen sind nur einen Tag unterweges.

Die Schreiben des Kaisers und die Berichte an ihn werden in einen flachen Beutel gesteckt und dieser vom Reiter um den Leib gebunden. Unten an dem Beutel hängen Schellen, um die Ankunft des Couriers an den Stationsort anzukündigen, wo ihn ein andrer Courier ablöset. Diese Wechselörter liegen etwa 10 bis 12 engl. ($2\frac{1}{2}$ deutsche) M. von einander entfernt.

Der Venetianer Marco Polo — der erste Europäer, welcher (1271) China durchreisete — sagt: Von der Stadt Cambalu (tartarisch, Pecking, Nordstadt, chinesisch) führen viele Landstraßen nach den benachbarten Provinzen, in welchen Ablager mit den schönsten Häusern vorhanden sind, in denen sich die Abgeordneten und Boten des Königs (kaiserliche Couriere) aufhalten. Jene Ablager werden tartarisch: Lamb, chinesisch: Jan-li auch Jan-ib, d. h. Pferdewechsel, genannt. Denn 3 bis 400 Pferde stehen stets bereit für diese Boten, welche von hier reisend nach 25,000 Schritt andre Stationen finden, und so geht es in gleicher Ordnung und Entfernung bis zu den entlegensten Gränzen des Reichs. Auch in den ödesten und waldigsten Gegenden, wo irgend eine Wohnung ist und sich Menschen aufhalten, findet man eine Königliche Station. Lebensmittel für die Leute und Futter müssen die nächsten Städte liefern.

---

J. v. Chr. erfunden. Vorher waren Brettchen aus Bambusrohr im Gebrauch, auf welchen, wie noch jetzt, die Schriftzeichen mit dem Pinsel und schwarzen oder rothen Tusch gemalt werden. Man kennt die Zeit der Einführung dieser Schreibekunst nicht mehr.

Du Halde, 400 J. nach Marco Polo, zur Zeit der Regierung des so weisen, allmächtigen Can-hi, meldet: Allenthalben, wo Stationen angelegt sind, befindet sich ein Mandarin, der die Aufsicht hat. Die Postpferde gehören insgesammt dem Kaiser, und Niemand als die Couriere und Abgesandten des Kaisers darf sich ihrer bedienen. Diejenigen Couriere, welche die Kaiserlichen Handschreiben und die Befehle der Hofgerichte und vornehmen Hofbeamten überbringen, führen solche in einer verschlossenen Tasche, die mit gelben Seidenzeuge überzogen ist, auf dem Rücken hängt und auf einem Sattel-Kissen ruht. Diese Gattung Couriere sind in der Regel Männer vornehmen Standes und werden von einigen Reitern begleitet. Gewöhnlich müssen sie 50—60 Lys (5—6 deutsche M.) zurücklegen, ehe sie frische Pferde erhalten. Die meisten Stationen (Pferdewechsel) liegen 50 Lys (5 deutsche M.) von einander.

Die Couriere untern Ranges nehmen gegen eine kleine Belohnung Privatbriefe zur Bestellung mit, jene werden unter dem Rocke verborgen, und diese Boten sind es, deren sich die Mandarinen für die gewöhnlichen Berichte an die Regierungen, Staatsbeamten und in eigenen Angelegenheiten bedienen. In China ist durch keine Briefpost für die allgemeine Bequemlichkeit des Volks gesorgt, das freilich höchst selten lesen, noch weniger schreiben kann.

Außer diesen Courieren sind noch Kaiserliche Fußboten, an den Landstraßen in besondern Herbergen wohnend, die sich stets bereit halten müssen, die empfangenen Briefe bis zum nächsten Wechselorte schnell zu überbringen. Jeder Bote hat einen Gürtel mit daran hängenden Glöckchen, um den Leib gebunden, sobald diese Glöckchen gehört werden, erwartet der vorbereitete Bote den ankommenden, übernimmt das Briefpaket und wandert sogleich bis zum folgenden Ablager. So werden Briefe, kleine Pakete, selbst Früchte, in kurzer Zeit an Orte gebracht, die 10 Tagereisen (chinesisch: Uchan, jede zu 30,000 Schritt gerechnet) entfernt sind. Diese Fußboten werden aus der Staatskasse besoldet.

Die Chinesen reisen theils zu Pferde, theils in Sänften zu 2 und 4 Trägern, oder in Wagen, zu welchen die Gastwirthe, oder besondere Fuhrleute jedes Orts die Gespanne für ein verdungenes Lohn geben. Alles ist Privatsache.

Die Mandarinen sorgen für den guten Zustand der Wege, die breit, geebnet und gepflastert sind, jede Vernachläßigung wird strenge bestraft. Berghöhen sind abgetragen, Felsen gesprengt, Thäler und Schlünde ausgefüllt und hängende Brücken errichtet worden, die auf gespannten Tauen ruhen. In mäßigen Entfernungen stehen sehr gut eingerichtete Wirthshäuser am Wege. Der stete ungeheure Staub zwingt jeden Reisenden, eine Larve mit Augengläsern vor dem Gesicht zu halten.

Ein Paß in chinesischer und tartarischer Sprache, vom Kriegsgouverneur, dem Tribunal und andern hohen Staatsbeamten unterzeichnet und besiegelt, sichert überall ein schnelles Fortkommen, eine gute Aufnahme und ein schleuniges Gestellen der im Paß bestimmten Anzahl Pferde oder Barken.

Man reiset auch in Sänften. Die Träger stehen unter einem Vorsteher, der alles besorgt; die Zahlung für das Fortbringen eines Reisenden und seines Gepäcks ist festgesetzt und wird voraus entrichtet. Die Träger laufen 1½ deutsche M. in einer Stunde.

Unter dem Kaiser Tschi-Hoang-Ti, etwa 240 J. v. Chr. wurden die Wagen erfunden, mit Pferden, Esel oder Ochsen bespannt, und zum Fortbringen der Menschen und Lasten gebraucht.

Waarensendungen geschehen entweder durch Lastträger, welche eine eigene Zunft unter einem Ober-Aufseher bilden, oder auf einem einrädrigen Karren, beide Arten nur bis zur nächsten Stadt.

---

## Kapitel 4.

## Japan.

Die Japanische Sprache, mit keiner in ganz Asien übereinstimmend, die Lebensweise, Gebräuche, Religion und Gemüthsart sind den Einwohnern allein eigen, sie haben darin nicht die entfernteste Aehnlichkeit mit den Nachbaren, den Chinesen. Das Volk ist das gebildetste und das verständigste in ganz Asien.

Von diesem Inselreich, — in 3 großen und 35 kleinen Inseln bestehend, entdeckt von eben dem Marco Polo, und Zinprangi, auch Zipangu von ihm genannt — ist Nipon das Haupteiland mit den 2 Residenzstädten, Jedo, des weltli-

chen Kaisers (Tenka-Suma, Monarch unter dem Himmel) und Miako, des geistlichen (Dairi), 350 japanische (210 deutsche) Meilen lang und enthält fast 8000 Quadratmeilen Flächen-Inhalt mit einer Menge Städte und Flecken. Die Staatsanstalten gehören dem Hauptregenten oder dem weltlichen Kaiser.

Etwa 660 Jahr vor Christo — also in den Regierungszeiten des Tullus Hostilius, und 105 J. vor Cyrus — in der dritten Periode der japanischen Monarchie, nach unverwerflichen Jahrbüchern und zuverlässigen festgesetzten Zeitrechnungen, regierte Syn-Mu-Ten-Oo der Erste, von ihm sollen die noch bestehenden Einrichtungen und Anstalten eingeführt worden seyn, mithin auch das Courierwesen und Befördern der Reisenden.

Tag und Nacht stehen kaiserliche Fußboten zum Fortbringen der landesherrlichen Schreiben und der Berichte der Landesbehörden, in Staatshäusern bereit, worin auch die Reisenden alle Bequemlichkeiten finden; diese Stationen sind nach der örtlichen Beschaffenheit, 1 bis 4 Meilen von einander entfernt.

Es laufen stets 2 Boten zusammen, damit, wenn Einem ein Unfall begegnet, der Andre den Dienst versehen und mit dem Briefkasten bis zur folgenden Station eilen kann. Der Briefkasten, schwarz lakirt, und mit dem kaiserlichen Wappen bemalt, wird mittelst eines Stabes, woran er befestiget ist, auf der Schulter getragen. Jeder Bote hält eine Glocke in der Hand, auf deren Laut jeder Begegnende, selbst der Zug eines Fürsten, ausweichen muß, und womit er auch seine Ankunft auf der Station ankündiget.

In den vornehmsten Städten, Flecken und Dörfern sind an den Landstraßen Stationshäuser (Sjuku auch Si-u-ku), in denen man eine Menge Boten, Träger und Pferde um einen bestimmten Preis jederzeit haben und die nicht weiter gemietheten Menschen und Thiere wechseln kann. Diese Häuser sind jedoch nicht zur Beherbergung, sondern nur zur Pferdestallung und zum Aufenthalt der Dienstleute bestimmt. In einer abgesonderten Wohnung besorgen Buchhalter und Schreiber die Verwaltung und legen die Rechnung darüber der kaiserlichen Kammer ab.

Die Reisekosten sind durch das ganze Reich festgesetzt und von der einen Siuku (Station) bis zur folgenden nach der Entfernung, der Beschaffenheit des Weges und dem Futterpreise genau berechnet. Man bezahlt für jede Meile (⅗ deutsche) für ein mit zwei Felleisen und Bettzeug beladenes Pferd (Nowik-

kakki) zu reiten 33 Senni, für ein bloß gesatteltes Pferd ohne Gepäck (Karosiri) 25 Senni o).

Jeder Reisende hat einen Fächer, auf welchem alle Landstraßen, die Ortsentfernungen, die Reisekosten und die Preise der Lebensmittel in den Gasthöfen bemerkt sind.

Die Courier- oder Botenstraßen sind durchgehends breit und mit Bäumen eingefaßt, und jeder Meilenpunkt auf beiden Seiten des Weges mit einem aufgeworfenen Hügel bezeichnet, auf dessen Spitze ein Baum steht. An jeder Kreisgränze zeigt ein Pfeiler den Namen des Statthalters. Die Entfernungen werden von der Brücke in der Hauptstadt Jedo — als dem angenommenen Mittelpunkt des Reichs — gerechnet.

---

## Kapitel 5.

## Aegypten.

Homer Ilias IX. 381. u. f. — Herodot lib. II. cap. 35, 93, 96 u. 103. — Diodor lib. I. cap. 50 u. II. cap. 45, 46, 53, 54. — Kohlrausch Weltgeschichte, S. 6. — Straß Strom der Zeiten und dessen Handbuch der Weltgeschichte, B. I. S. 46 u. f. — Convers. Lexik., B. IX., S. 874. (Theben) — Schmidt Abhandlungen. — Champollions Briefe im Moniteur. — A. Riem Geschichte der ägyptischen Architectur, B. III. cap. 6, S. 84. — Rio Abhandlungen. — Bredow alte Geschichte. — Description de l'Egypte par Lancret. — Eduard Pocok Reise nach dem Orient 1636. etc. etc.

Aegypten, (in der Bibel: Mizraim) das sogenannte Land der Wunder, (Herodot lib. II. cap. 35.) ist eines der ältesten Reiche, denn von Thebens Erbauung und den ersten Beherrschern ist kaum eine dunkle Kunde vorhanden. Schon im grauen Alterthum regiert von Königen durch Landesgesetze, das Volk in abstufender Ordnung (Kasten oder Klassen) vertheilt, die Priester im Besitz der Staatsgewalt und höhern Kenntnisse, welche, nach

---

o) Senni sind dünne, runde Scheiben von Messing, 1 1/4 Zoll im Durchmesser mit dem kaiserlichen Wappen und einem viereckigen Loch in der Mitte; sie werden auf eine Schnur gereihet, 600 Senni betragen 3 1/2 holländische Gulden (2 Thlr. 3 Sgr.) Silber wird beim Handel zugewogen.

den Forschungen bewährter Reisenden, wahrscheinlich aus dem angränzenden noch weit ältern Nubien herüber kamen, und besonders der wichtige Karavanenhandel, dies waren die Grundpfeiler des ägyptischen Staats. Noch weit imponirendere Zeugen des hohen Alterthums und der Kraft jenes mächtigen Reichs treten in den Ueberresten ihrer Werke hervor.

Wahrscheinlich von Indien her, längs dem persischen Meerbusen und der Spitze Arabiens, durch Abyssinien und Nubien kam die Civilisation nach Aegypten, gleichwohl sind die Religion, Einrichtungen, Künste, noch mehr die Denkmäler völlige Gegenstücke von denen in Indien. Die so hoch gefeierten berühmten Bautrümmer in Aegypten tragen nicht das Gepräge eines großen Gedankens, die Einförmigkeit des Styls, die Nicht-Eleganz ihrer Form und die massiven Dimensionen beweisen die Plumpheit des Geschmacks. Champollions und Youngs Entdeckungen bestätigen dies Urtheil. Eben so ist es fast zur Gewißheit geworden, daß in jener dunkeln Zeit fast ein ganzer Völkerstamm aus Indien unter dem Könige Amenophis (Memnon) über Meroë (Abyssinien und Nubien) nach Aegypten gewandert sey, als nur dessen Obertheil bewohnbar, Mittel-Aegypten noch ein Sumpf war und Unter-Aegypten durch das Zurücktreten des Nils und Mittelmeers sich erst zu einem Lande bildete. Zu welchen Zeiten aber alles dies begann und sich fest gestaltet hatte, wird wohl jedem Forscher ein undurchdringliches Geheimniß bleiben.

Nicht der wilde Omar, zweiter Kalife nach Muhamed (634 bis 644), ließ in Alexandrien die Badestuben und Backöfen mit der berühmten Bibliothek von 800,000 Bänden heizen, wie man allgemein glaubt, sondern 250 Jahr vor ihm bewirkte die Unvernunft und Glaubenswuth des dortigen Bischofs Theophilus — in den Regierungsjahren Theodosius des Großen (379 bis 395) — daß der Pracht-Tempel des Jupiter Serapis, in welchem die größere Hälfte der Büchersammlung aufbewahrt stand, zerstört p), und die Schriftrollen theils verbrannt, theils

p) Theophilus fand im J. 391 bei der Besitznahme eines baufälligen Bachustempels, der ihm zur Einrichtung einer christlichen Kirche angewiesen worden war, in den geheimen Grotten eine Menge unzüchtiger Bilder, welche der heilige Mann in der Stadt umher tragen ließ. Die Heiden, ergrimmt über diese Entweihung ihres Götzen, erregten einen Aufruhr,

zerstreuet und vernichtet wurden, wie der Geschichtschreiber Paulus Orosius (Priester von Tarragona in Spanien und Schüler des heil. Augustin) der im 5ten Jahrhundert, also 120 Jahr vor Omar, lebte, behauptet, denn er sah nur 1¼ Jahrhundert nach der Vollführung jener Gräuel, noch die leeren Schränke, und hörte die Verwünschungen.

So sind denn die Schriften auf immer untergegangen, welche uns über die Verfassung und Anstalten der verschwundenen Völker belehren würden. Nur die Inschriften und Bilder in den verfallenen Denkmälern muß man deuteln, um zu errathen, was geschehen ist und bestand, wenn der aufgefrischte, oft höchst abgeschmackte Plunder der sinnbildlichen Götterlehre, von schlauen Priestern und finstern verdrehten Köpfen ersonnen, unberührt und abgeschieden bleibt.

Theben q), im Thale einer runden Bergkette, 6 Stunden im Umfange, war die erste in (Ober-) Aegypten erbauete Hauptstadt, deren Gründer r), Landesfürsten und die Staatsgeschichte in undurchdringliche Dunkelheit gehüllt sind, so wie noch kein Chronologe vermochte, das Verzeichniß der Thebaischen Könige in Ordnung zu bringen. Dies Theben, 140 Stadien (3½ deutsche M.) im Umfange, mit 100 Thoren (Pallästen), mit seinen kolossalen Prachtgebäuden, 4 auch 5 Stockwerke hohen Häusern, einem Tempel, 14 Stadien (über ½ deutsche M.) im Umfange, 24 Fuß starken, 45 Ellen hohen Mauern, im Innern 134 groteske Säulen, außen einige ungeheuer große Grotten, die vielen Grabmäler der Könige s), deren Name Niemand kennt, Cham-

---

wurden aber überwältigt, und Theophilus bewirkte, zur Strafe und um der Ehre Christi willen, die Zerstörung jenes Haupttempels und der Bücher. (Muratori, B. II. p. 597. P. Pagi, Theodoretus, Sozomenus, Rufinus rc. Werke).

q) Diospolis magna, die große Sonnenstadt, längst den beiden Ufern des Nils, wo jetzt das Städtchen Karnak und die Dörfer Gurnu, Medinet oder Luxor und Nedine liegen. Homer (1000 J. v. Chr.) sagt Iliade IX. 383, daß Theben hundert Thore habe.

r) Diodor lib. I. cap. 45. nennt ihn, nach der Priester-Sage, Busiris II., der 1400 Jahr nach dem ersten Könige Menes regierte.

s) Eigentlich Grabpalläste, mit dem Meissel tief in den Felsen des Berges Biban-el-Moluk grottenartig ausgehauen, und ganze Reihen Gemächer mit Bildnissen der Beherrscher aus der 19. Dynastie. Also 18 Regentenstämme waren schon ausgestorben, ehe Theben gegründet wurde.

pollion glaubt, sie entziffert zu haben. Diese Werke, noch in ihren Trümmern prangend, bekunden die Macht und Kunstfertigkeit des damaligen Volks.

Es ist unstreitig, versichert Champollion, daß die Pyramiden t) in Sakhara und Dahour (niedriger als die von Ghize) nach des Manetho u) Chronologie — die sich so häufig bestätiget hat — wenigstens vor siebentausend Jahren erbauet wurden. Sie sind demnach mit die ältesten Denkmäler unsrer Erde, welche nächst denen in Indien und dem Belusthurm in Babylon, als Anfangspunkte der Geschichte sichtbar sind.

Jahrhunderte, vielleicht 1000 Jahr nach Thebens Entstehen, erbauete, der Sage nach, Menes oder Manes v) (2900, nach Einigen 2200, nach Diodor 3880, nach Schölls Berechnung 2235 J. vor Chr.), jener bekannte erste König, das große und reiche Memphis w) in Mittel-Aegypten, als dasselbe sich völlig

t) Abgeleitet nicht von dem griechischen Pür, das Feuer, sondern von dem koptischen Piramoue, Höhe, Sonnenstrahl. Die erste Pyramide soll, dem Glauben nach, König Cheops, 1146 J. v. Chr. und 6 Jahrhunderte nach Sesostris erbauet haben. Die höchste der noch vorhandenen 40, beträgt 500 Fuß, die Grundfläche 72,000 Quadratfuß, auf einer Anhöhe von 80 bis 100 Fuß über dem Wasserspiegel des Nils, von welchem ein 1 ½ M. langer Damm bis zur Anhöhe führt. Wunderbar ist es, daß in Mittel-Amerika, nahe vor Cholula in Alt-Mexiko ebenfalls Pyramiden stehen, die eine weit größere Grundfläche haben, als die größte in Aegypten, nämlich 640 Fuß in den Grundlinien, jedoch nur 170 Fuß Höhe. — Wie kamen die Erbauer in Aegypten und in Mexiko auf den gleichen Gedanken, diese ungeheuern Steinmassen zu errichten, die man sonst nirgend auf unsrer Erde findet, und welche sind die ältern? —

u) Manetho, Oberpriester in Heliopolis, in der Regierungszeit des Ptolemäus Philadelphus, 260 J. vor Chr., Verfasser einer Chronik von Aegypten bis zur Zeit des Darius Codomannus. Scaliger in seiner Emendatio temporum, und Flav. Josephus in der Abhandlung: von dem Alterthum der Juden wider den ägyptischen Geschichtschreiber Appionem, Buch I. §§. 14. u. 15., S. 674—676 u. §. 26., S. 686 haben einige Bruchstücke aus dem verloren gegangenen Werke aufbewahrt.

v) Herodot lib. II. cap. 93. nennt ihn Menes, — Diodor lib. I. cap. 50. aber Uchoreus, in dessen unbekannter Regierungs-Zeit soll die Residenz von Theben nach Memphis verlegt worden seyn. Theben ward wegen seiner Empörung, vom Könige Ptolemäus Lathyrius, 82 J. v. Chr. erobert und fast ganz zerstört.

w) Memphis, 150 Stadien, (3 ¾ deutsche Meilen) im Umfange, von den Steinen des nahen Berges Thorra erbauet.

in urbares Land verwandelt hatte. Sie war also die zweite Hauptstadt dieses wichtigen Priesterreichs, in welchem Abraham (2000 J. vor Chr.) bei seiner Ankunft in Aegypten schon einen glänzenden Hofstaat fand, und 300 J. nachher, zu den Zeiten Josephs und des Auszugs der Israeliten, ein blühender und mächtiger Staat.

Nach 403 Jahren bestieg Sesostris x) (Anbeter der Sonne), ägyptisch Rhamses der Große, den Thron als erster Memphitischer König, und mächtiger Eroberer bis Indien hinauf, 1580 J. vor Chr.

Alle Wissenschaften, deren vormaliges Daseyn durch die Denkmäler beglaubiget wird — das Verbreiten und Bekanntmachen der Gesetze im ganzen Lande und in den unterworfenen Provinzen — der Handel im Innern und mit dem Auslande möchten wohl die Richtigkeit meiner Behauptung bekräftigen, daß mit der Schriftsprache eine Einrichtung, sey es durch reitende oder Fuß-Boten, oder andere landesherrliche, oder Privat-Anstalten müsse vorhanden gewesen seyn, um die Befehle des Monarchen, die Gesetze und den Schriftwechsel an die Bestimmung kommen zu lassen.

Diodor (lib. I. cap. 70.) bezeugt, daß, nach Vorschrift der strengen Landes-Gesetze, jeder König bei Tages-Anbruch aufgestanden sei und zuerst die eingegangenen Briefe (Berichte) gelesen habe, damit er genaue Kenntniß von allen Ereignissen in seinem Staate erhalte und seine Befehle darauf mit ruhiger Ueberlegung abfassen könne. Die allmächtige Priesterkaste sorgte für das Befolgen jenes Gebots, dem der Regent sich fügen mußte, sie war die heilige Inquisition und der Jesuiten-Orden ihrer Zeit.

Der dänische General-Consul, Professor und Akademiker Georg Zoëge (starb 1809) in Rom), der größte frühere Forscher in Hinsicht der ägyptischen Alterthümer, sucht in seinen Abhandlungen zu beweisen, daß in Aegypten schon früh eine Buchstabenschrift — mithin auch das Briefschreiben und Briefsenden — vorhanden gewesen sey. Auch Denou sagt in der Vorrede seines Werks über Aegypten: Auf den uralten Basreliefs

x) So schreibt Herodot lib. II. cap. 102. den Namen. — Diodor lib. I. cap. 53. nennt ihn Sesoosis. Einige Xexoris, Sethos auch Sethosis.

habe ich schreibende Personen abgebildet gesehen, und eine Papyrusrolle gefunden, welcher gewiß viertausend Jahre den Rang des ältesten Buches geben. Herodot (lib. II. cap. 36.) behauptet, daß die Aegyptier von der rechten zur linken Hand schrieben, mit Zahlzeichen rechneten und zweierlei Schrift hätten, wovon die eine die heilige oder allegorische (Bilderschrift), die andere die gemeine, oder vereinfachte (enchorische, demotische) heiße.

Dies möge genügen, die Behauptung zu begründen:

daß in Aegypten schon in den frühesten Zeiten Briefwechsel, folglich auch Staats- und Landes-Boten-Anstalten im Gebrauch gewesen sind.

---

Die Beweise für das hohe Alterthum des Schriftwechsels und des daraus folgenden Briefsendens — Posten genannt, wenn dieser Ausdruck deutlicher ist — bei den ausgestorbenen Nationen kann man nur aus den noch bis zu uns verbliebenen Denkmälern hernehmen. Denn außer den biblischen Büchern und dem Herodot, der doch auch erst nach vielen Jahrhunderten lebte und schrieb, sind aus jener Urzeit keine Schriften vorhanden, die uns belehren können. Auch selbst im Fall ihres Daseyns, bleibt die Voraussetzung, ob jene Schriften von uns zu lesen und zu übersetzen seyn würden y). Wird doch von einem Reisenden im Orient und den Gelehrten Klaproth (observations critiques, Paris 1829), Wilkinson und Dujardin dem Champollion der höchst gewichtige Vorwurf gemacht, daß er nichts weniger als die Hieroglyphen enträthselt, kaum die Namen richtig herausgefunden habe.

---

## Kapitel 6.

## Bei den Hebräern.

Bredow Handbuch der alten Geschichte, S. 118 u. f. — Strom der Zeiten v. Dir. Straß. — Die Bibel. — Convers. Lexikon,

y) Z. B. die bis jetzt unerklärbare Keilschrift auf babylonischen und altpersischen Denkmälern, aus keilförmigen Strichen in allerlei Richtungen bestehend. Sie war die heilige Steinschrift, und hat mit der aramäischen,

B. IV., S. 625 u. 786. — J. J. Schmidt Einleitung zur biblischen Geschichte, Thl. I., V. u. VII. — Adrianus Reland. Palaestina lib. I. cap. 1. pag. 398. — Neues Archiv für die Pastoral-Wissenschaft, 1822. Th. I., S. 213 rc. rc.

Ein Zufall, daß in einem sandigen und bergigen Winkel Syriens aus den Nachkommen eines einzigen frommen Mannes (Abrahams) ein Volk entstand, welches, ungeachtet seiner politischen und bürgerlichen Unwichtigkeit, doch die erhabensten Hoffnungen in sich nährte, fast beständig mit den Gefahren seiner gänzlichen Vernichtung zu kämpfen hatte, und dennoch unter eben den Stürmen der Zeit wunderbar erhalten wurde, in welchen die blühendsten gewaltigen Reiche unsrer Erde längst untergegangen, von vielen mächtigen Völkern sogar die Namen erloschen sind. Welches Band erhielt bis auf den heutigen Tag ein so oft, so grausam, so gänzlich zerstreutes Volk noch immer zusammen? Es war und ist noch die Hoffnung, zu welcher begeisterte Seher, die Propheten, dasselbe so dringend aufgefordert hatten. Dies ist der Volksglaube.

Eben so wunderbar, gerade einen der wichtigsten und zuverlässigsten Beweise einer im hohen Alterthum schon dagewesenen Schriftsprache, folglich auch des Schriftwechsels und Versendens durch Boten, liefern uns diese Hebräer, damals das aufgeklärteste Volk im Sinn ihres geläuterten uralten Glaubens an den einigen Gott. In Beziehung auf Macht und Einfluß, freilich erst zu den Zeiten der Könige David und Salomo, 1055 vor Chr. und 495. J. vor Cyrus anfangend, nach neuern Berechnungen, denn die der Israeliten sind verwirrt und darum ist auch die Richtigkeit der Jahres-Angaben in ihren heil. Büchern stets zu bezweifeln z).

---

oder, althebräischen und altsyrischen große Aehnlichkeit, deren vermeintes Alphabet im jüdischen Gebetbuch Migdol Os (Thurm der Stärke) steht.

z) Ein Beispiel gibt die Zahl 40, die in den alten Sprachen des Orients nichts weiter als: viel bedeutet. Sie kommt im alten Testament oft an Stellen vor, wo ihre Bedeutung mit dem Vorhergehenden oder Nachfolgenden im offenbaren Widerspruch steht. So war Moses 40 Jahr in den Bergen, die Israeliten 40 Jahr in der Wüste; so heißen die Ruinen von Persepolis die 40 Säulen, obgleich nur 19 stehen, und vollzählig 206 waren. Perser, Araber und Türken gebrauchen noch jetzt das Zahlwort 40 für eine Menge und unbestimmte Größe.

Es läßt sich nicht denken, daß die Juden, als rohes Hirtenvolk, vor der Einwanderung nach Gosen in Aegypten, eine Jahresrechnung hatten, also auch keine genaue Zeitbestimmung für Begebenheiten. Erst seit Moses Zeiten scheinen sie ein regelmäßiges Jahr von 12 Monden-Monaten angenommen zu haben, das sie wieder mit dem Sonnenjahr in Uebereinstimmung zu bringen suchten. Außerdem unterschieden sie das Kirchen- und das bürgerliche Jahr, kannten aber keinen allgemein angenommenen Zeitpunkt, von welchem an sie rechneten. Wie kann nun nach diesen verwickelten vierfach sich durchkreuzenden Berechnungen etwas sicher bestimmt werden a)? Die jetzige Zeitrechnung der Juden ward erst im 11ten Jahrhundert nach Christo eingeführt und die Erschaffung der Welt bis zur Geburt Christi auf 3761 Jahre festgesetzt.

Der ursprüngliche Sitz dieses Volks war in Syrien, bestimmter in Mesopotamien b). Tharah, Emir oder Fürst einer

---

a) Eine zweite Bestätigung. Die im Vatikan (1828) gefundene syrische Handschrift, Hora Syriaca genannt, meldet: „Die Tochter des Pharao (d. h. König), welche den Moses (Moseh oder Moüdscheh, der aus dem Wasser Gezogene) erzog, hieß Thermutis und ihr Vater Menophma-in. Diesem folgte Amenōphis, und diesem Horus 48 Jahr. Im 23sten Jahr der Regierung des Horus, da Moses 28 Jahr alt war, beschloß der König, ihn in den Krieg zu senden gegen das Volk Cusch. In diesem Kriege unterwarf er die Königstadt Schaba, welche nachher vom Cambyses, dem Mederkönig, den Namen Meda erhielt. Moses, der Sieger, heirathete die Tochter des Königs von Cusch, welche Tharbi hieß und durch deren Hülfe er die Stadt erobert hatte. Zu dieser Zeit war Moses 30 Jahr alt, und es war das 330te Jahr der Verheißung Abrahams." — Welch eine Zusammenstellung von Begebenheiten und Jahren, von denen nichts mit der Bibel übereinstimmt (2. B. Mose Kap. 2—10.)! Nach Champollions Entdeckungen sind die 48 Regierungsjahre des Horus richtig. — Aber noch wunderbarer: Ein nordamerikanischer Offizier hat den größten Theil der Bibel in die Sprache des indianischen großen Stammes der Tschippewähs übersetzt, und die auffallende Aehnlichkeit der Genesis (das erste Buch Mose) mit den eigenen Traditionen der Indianer erregt ein großes Interesse. (Spenersche Zeit. 1830, No. 40, S. 5). Woher dieser Zusammenhang?

b) Bei den Griechen, im Grundtext aber: Aram Naharajim (Fluß-Syrien), im Arabischen Al Gizira oder Dschesirah genannt, zwischen den großen Strömen Euphrat und Tigris, umgeben von Assyrien, dem wüsten Arabien, Armenien und Babylonien. Diese genannten Reiche, so wie deren Sprache wurden mit dem allgemeinen Namen Aram bezeichnet.

Nomadenhorde, ein Nachkomme Arams, des Stammvaters oder Oberhaupts der Babylonier, Assyrer, Israeliten, Armenier und Phönizier, dieser Tharah verließ Ur, im nördlichen Mesopotamien, um in das fruchtbare Kanaan zu ziehen. Nur Abraham, sein Sohn und Nachfolger (nicht Nachahmer) im Regieren, kam mit seiner Familie und Horde über den Euphrat ins gelobte Land, wo er von den Einwohnern Hebri (der Jenseitige oder Fremdling) genannt und Stammvater der Hebräer (Fremden oder Ausländer) wurde. Die damaligen Könige, mit welchen Abraham theils manche Händel und Fehden hatte, theils Bündnisse schloß, waren nichts weiter als die Herren eines Bezirks mit einigen Dörfern, in welchem eine Anzahl Einwohner beisammen lebte; so waren die Könige von Kedor-Laomor, Gerar ꝛc. ꝛc. Dies herumziehende Hirtenvolk hatte, wie die Bücher der Juden sagen, Schriftsprache, die von jenem Urvater Aram fortgepflanzt seyn soll, die babylonische, assyrische, hebräische, chaldäische, armenische, überhaupt die alt-syrische in sich begreift, und als Gesammtsprache, die Aramäische heißt. Die Schriftzeichen aber (wie man glaubt die unerklärbare Keilschrift) kennt man nicht mehr.

Man wird sich erinnern, daß auf David's und Salomo's Befehle die im ganzen jüdischen Staate und in den Nachbarländern zerstreut gefundenen Schriften der Hebräer gesammelt, daraus der ganze Anfang der heil. Bücher oder des alten Testaments gebildet, und diesem in der Folge als Anhang die spätern theils historischen, theils moralischen Schriften hinzugefügt wurden. Hiebei muß nicht vergessen werden, daß diese Schriften, mit Ausnahme der Psalmen, von Priestern verfaßt und gesammelt worden sind c), die ihren Haß und Abscheu gegen alles, was nicht Jude, oder was ihnen sonst entgegen war, oder nicht blindlings folgte, auch in ihre Erzählungen übertrugen.

Unter

c) Bis Moses war die Aramäische oder Grundsprache (allgemeine) der Syrer, (Jehudit), Assyrer, Phönizier, Babylonier und Juden, rein, nach Moses und weiter bis Salomo mit fremden Wörtern vermischt. Da die 5 Bücher Moses (Thora) größtentheils in dieser vermischten Sprache geschrieben sind, so liegt darin die Ueberzeugung, daß sie zu David's Zeiten, also 500 Jahr nach Moses, verfaßt seyn können, und die von ihm selbst in der reinen Sprache geschriebenen, noch aufbewahrten Gesetze und zwar allein das 2te und 3te Buch Mose (Exodus und Leviticus) eingeschaltet worden sind. Auch der Umstand, daß von

Unter der strengen Zucht der Geistlichen blieben denn auch Geist und Sitten ungebildet, die Sprache arm und ohne Regeln, ihre Lieder und Gedichte ohne Versmaaß, ihre Geschichtsbücher wenig anziehend, die bildenden Künste durch die Religion verboten, und das gemeine Volk nur zu den gröbsten Arbeiten geschickt. Die kunstvollen Phönizier bauten, wie die Juden selbst gestehen, den prachtvollen Tempel, und lieferten den Weibern und Töchtern Israels den Schmuck und alles Herrliche, wonach sie gelüstete.

Die Sagen pflanzten sich mündlich fort von Geschlecht zu Geschlecht, und so wurden jene nach Jahrhunderten von den jüdischen Gelehrten und Priestern aufgezeichnet, denn man muß doch annehmen, daß früher schon in Aegypten nicht alle Juden Ziegelstreicher und Handlanger gewesen seyn können, und die Begüterten und Vornehmen der Nation sich die Kenntnisse der Eingebornen angeeignet und vom Vater auf den Sohn fortgepflanzt haben werden.

Das Vollkommne der Staatsverfassung und der hohe Grad der Cultur wurden erst unter David und Salomo erreicht. Die Staatsregierung ward geleitet von Räthen (Staatsministern), Kanzlern und Schreibern (Kabinets-Räthen und Secretären) des Königs, welche die Befehle und Verfügungen ausfertigten. Die Staatverfassung begünstigte die Schifffahrten und den Verkehr mit den Assyrern, mit Tyrus, Sidon und Ophir, mit Syrien, Aegypten und Arabien.

Der Handel allein, die eingewanderten Fremden, welche zur Zeit des Tempelbaues 153,600 Seelen betrugen (2 Chron. 2, 17), die Briefe der Monarchen an fremde Beherrscher, die Verbreitung der königlichen Verordnungen an die Städte und Unterthanen, dies alles erforderte einen Schriftwechsel und dieser wieder das Besorgen an die Behörden, mithin Sendboten und Briefbesteller zu Fuß oder zu Pferde; Sie waren allerdings von Staatswegen angeordnet und vorhanden, ob auch für Jedermann, steht nicht geschrieben.

---

Moses Tode und Beerdigung (5tes B. Mose, Kap. 34 v. 5 und 6) in seinem, wie man annimmt, eigenhändigen Werke gesprochen wird, scheint wohl den fremden Schriftsteller und die spätere Zeit des Geschriebenen zu beweisen, wie Orientalisten und scharfsinnige Forscher behaupten.

Nomadenhorde, ein Nachkomme Arams, des Stammvaters oder Oberhaupts der Babylonier, Assyrer, Israeliten, Armenier und Phönizier, dieser Tharah verließ Ur, im nördlichen Mesopotamien, um in das fruchtbare Kanaan zu ziehen. Nur Abraham, sein Sohn und Nachfolger (nicht Nachahmer) im Regieren, kam mit seiner Familie und Horde über den Euphrat ins gelobte Land, wo er von den Einwohnern Hebri (der Jenseitige oder Fremdling) genannt und Stammvater der Hebräer (Fremden oder Ausländer) wurde. Die damaligen Könige, mit welchen Abraham theils manche Händel und Fehden hatte, theils Bündnisse schloß, waren nichts weiter als die Herren eines Bezirks mit einigen Dörfern, in welchem eine Anzahl Einwohner beisammen lebte; so waren die Könige von Kedor-Laomor, Gerar ꝛc. ꝛc. Dies herumziehende Hirtenvolk hatte, wie die Bücher der Juden sagen, Schriftsprache, die von jenem Urvater Aram fortgepflanzt seyn soll, die babylonische, assyrische, hebräische, chaldäische, armenische, überhaupt die alt-syrische in sich begreift, und als Gesammtsprache, die Aramäische heißt. Die Schriftzeichen aber (wie man glaubt die unerklärbare Keilschrift) kennt man nicht mehr.

Man wird sich erinnern, daß auf David's und Salomo's Befehle die im ganzen jüdischen Staate und in den Nachbarländern zerstreut gefundenen Schriften der Hebräer gesammelt, daraus der ganze Anfang der heil. Bücher oder des alten Testaments gebildet, und diesem in der Folge als Anhang die spätern theils historischen, theils moralischen Schriften hinzugefügt wurden. Hiebei muß nicht vergessen werden, daß diese Schriften, mit Ausnahme der Psalmen, von Priestern verfaßt und gesammelt worden sind c), die ihren Haß und Abscheu gegen alles, was nicht Jude, oder was ihnen sonst entgegen war, oder nicht blindlings folgte, auch in ihre Erzählungen übertrugen.

Unter

c) Bis Moses war die Aramäische oder Grundsprache (allgemeine) der Syrer, (Jehudit), Assyrer, Phönizier, Babylonier und Juden, rein, nach Moses und weiter bis Salomo mit fremden Wörtern vermischt. Da die 5 Bücher Moses (Thora) größtentheils in dieser vermischten Sprache geschrieben sind, so liegt darin die Ueberzeugung, daß sie zu David's Zeiten, also 500 Jahr nach Moses, verfaßt seyn können, und die von ihm selbst in der reinen Sprache geschriebenen, noch aufbewahrten Gesetze und zwar allein das 2te und 3te Buch Mose (Exodus und Leviticus) eingeschaltet worden sind. Auch der Umstand, daß von

Unter der strengen Zucht der Geistlichen blieben denn auch Geist und Sitten ungebildet, die Sprache arm und ohne Regeln, ihre Lieder und Gedichte ohne Versmaaß, ihre Geschichtsbücher wenig anziehend, die bildenden Künste durch die Religion verboten, und das gemeine Volk nur zu den gröbsten Arbeiten geschickt. Die kunstvollen Phönizier bauten, wie die Juden selbst gestehen, den prachtvollen Tempel, und lieferten den Weibern und Töchtern Israels den Schmuck und alles Herrliche, wonach sie gelüstete.

Die Sagen pflanzten sich mündlich fort von Geschlecht zu Geschlecht, und so wurden jene nach Jahrhunderten von den jüdischen Gelehrten und Priestern aufgezeichnet, denn man muß doch annehmen, daß früher schon in Aegypten nicht alle Juden Ziegelstreicher und Handlanger gewesen seyn können, und die Begüterten und Vornehmen der Nation sich die Kenntnisse der Eingebornen angeeignet und vom Vater auf den Sohn fortgepflanzt haben werden.

Das Vollkommne der Staatsverfassung und der hohe Grad der Cultur wurden erst unter David und Salomo erreicht. Die Staatsregierung ward geleitet von Räthen (Staatsministern), Kanzlern und Schreibern (Kabinets-Räthen und Secretären) des Königs, welche die Befehle und Verfügungen ausfertigten. Die Staatverfassung begünstigte die Schifffahrten und den Verkehr mit den Assyrern, mit Tyrus, Sidon und Ophir, mit Syrien, Aegypten und Arabien.

Der Handel allein, die eingewanderten Fremden, welche zur Zeit des Tempelbaues 153,600 Seelen betrugen (2 Chron. 2, 17), die Briefe der Monarchen an fremde Beherrscher, die Verbreitung der königlichen Verordnungen an die Städte und Unterthanen, dies alles erforderte einen Schriftwechsel und dieser wieder das Besorgen an die Behörden, mithin Sendboten und Briefbesteller zu Fuß oder zu Pferde; Sie waren allerdings von Staatswegen angeordnet und vorhanden, ob auch für Jedermann, steht nicht geschrieben.

---

Moses Tode und Beerdigung (5tes B. Mose, Kap. 34 v. 5 und 6) in seinem, wie man annimmt, eigenhändigen Werke gesprochen wird, scheint wohl den fremden Schriftsteller und die spätere Zeit des Geschriebenen zu beweisen, wie Orientalisten und scharfsinnige Forscher behaupten.

Die königlichen Schreiben (Bikthav) und Briefe (Sepher, beide so im Grundtext benannt), wurden nämlich theils durch besondre Gesandten — in der Bibel stets durch Boten übersetzt — theils durch besoldete königliche Boten, Plethi, eingehändiget, welche einen Theil der königlichen Leibwache (in der Bibel, Trabanten) ausmachten, den andern Theil der Garde bildeten die Crethi d).

Die höchste Stufe des goldnen Zeitalters der Hebräer dauerte kaum 80 Jahr, es verschwand nach Salomo's Tode für immer durch die Landestheilung in die 2 Königreiche Juda und Israel; diese Trennung, durch Empörung und Zwiespalt bewirkt, war der Anfang des Verfalls; die Eintracht war vernichtet, die Kraft des Volks gebrochen.

Im ganzen Juda rechnete man die Länge des Weges nach Tagereisen zu 20 jüdischen (5 deutschen) Meilen, ein Sabbatherweg enthielt nur 2000 Ellen oder 1 jüdische ($\frac{1}{4}$ deutsche), und ein Feldweges (Stadium) $\frac{1}{8}$ jüdische Meile, nach diesen Maaßen wurde das Botenlohn bezahlt. Die Zahlung geschahe in Silberlingen (hebräisch: Schekel) einen halben preussischen Thaler im Werth — und in halben Sekel (6 ggr.), dieser enthielt 20 Gera (Agora) oder Silberpfennige ($7\frac{1}{5}$ preussische Pfennige). Einen halben Sekel mußte jeder Israelit jährlich zur Unterhaltung des Tempels und der täglichen Opfer, zu der Römer Zeiten aber als Tribut entrichten, daher der Name: Zinsgroschen (Didrachma). Die 30 Silberlinge Blutgeld, für welche Judas Ischariot e) den Herrn verrieth, betrugen also 15 deutsche Thaler.

---

Es scheint mir nöthig, hier noch eine Erläuterung des von einigen Schriftstellern über Posten und Postwesen, häufig angeführten Ausspruchs im Buch Hiob (Kap. 9. v. 25). „Meine

d) Crethi und Plethi. Luther ließ beide Namen unübersetzt, sie stammen aus dem Arabischen, Crethi von Karethi, Kerethi, Scharfrichter, weil sie eigentlich, wie noch jetzt im Morgenlande, die Todesurtheile vollstreckten. Die Plethi eben so von dem Worte Palthan, schnellfüßig, daher Pelethi, oder Plethi, Schnell-Läufer, Bote, als Appellativum, (was eine ganze Gattung oder Klasse bezeichnet).

e) Eigentlich Isch-Karioth, aus dem Städtchen Karioth im Stamme Juda.

Tage sind schneller gewesen, wie ein Läufer." folgen zu lassen. Man bezieht das von Luther in seinen Uebersetzungen des Hiob, Jesaias und des Buchs der Könige gebrauchte Wort: Läufer auf Boten; Amelang f), der wahrscheinlich kein Hebräisch verstand, oder irrig belehrt wurde, übersetzte sogar: Postläufer, und begründete darauf das Daseyn der Posten und Postboten schon zu Hiobs Zeiten in Arabien, Mesopotamien, Judäa rc. rc.

Nach der gründlichen Meinung neuerer Forscher ist jedoch erst unter Salomo's Regierung — folglich 400 bis 500 Jahr nach Hiobs Tode — das von demselben sprechende Buch von einem Unbekannten aus gesammelten arabischen Schriften und nach Volkssagen verfertiget worden, ein religiöses Gedicht, das die Schicksale des Fürsten (Emirs) Hiob oder Jobab (ächt arabische, keine hebräische Namen) im Lande Uz, im mitternächtlichen Theil des wüsten Arabiens, nicht in Idumäa, enthält.

Das Wort Läufer heißt im Grundtext: Beker ein männliches, Bikrah ein weibliches Kameel, arabisch Bikrun und Bikretun, also treu übersetzt: Kameel. Dies und Hiobs Bezeichnung Kameel wird auch durch Jesaias, Kap. 60. v. 6. verstärkt: „denn die Menge der Kameele wird dich bedecken, die Läufer" — d. h. Dromedare, auch junge Kameele — „aus Midian und Epha." Beide Länder waren Theile des wüsten Arabiens, ihre Dromedare als die schnellsten Läufer im ganzen Orient gepriesen. Noch bestimmter und deutlicher steht im 1. B. der Könige, Kap. 4. v. 28: „auch Gerste und Stroh für die Rosse und Läufer brachten sie an den Ort, da er (Salomo) war", also Viehfutter, folglich können überall unter Läufer nur Thiere, nicht Menschen, verstanden werden g).

---

f) Siehe dessen: Kritische Untersuchungen einiger Stellen in den Auctoren, das Persische Postwesen betreffend. (Leipzig 1774), S. 32 u. f.

g) Ein zweites Beispiel. In Luthers Zeitalter war die Benennung: Maul für Maulthier — im hebräischen Text: phirdath, haphirda Mauleselin, männlich: phered Maulesel, — gebräuchlich. Luther übersetzte auch, jedoch unrichtig wajarkibu durch aufsetzen, statt: reiten lassen. Daher steht 1. B. der Könige, Kap. 1. v. 33. und setzet Salomo (Schĕlomo) auf mein Maul, und v. 38 u. 44: und satzten Salomo auf das Maul des Königs David, statt wörtlich verdeutscht: sie lie-

* * *

In den vorstehenden Kapiteln ist von den Völkern, welche viele Jahrhunderte vor Cyrus lebten, und von dem bei denselben fast nicht zu bezweifelnden Daseyn gewisser Einrichtungen im Briefsendungswesen gesprochen worden; ich gehe nun zu denjenigen Nationen über, deren Sendungs-Anstalten, dem allgemeinen Glauben nach, unsrer Post-Verfassung ähnlich gewesen seyn sollen. Von Persien, als dem ältesten Reiche in dieser Beziehung, sey zuerst die Rede.

---

## Kapitel 7.

## Perser.

Herodot lib. I. cap. 128 et 130, lib. III. cap. 126, lib. VIII. cap. 98. — Xenophon Cyropädie lib. VIII. §. 6. — Plutarch in vita Alexandri magni — Curtius de rebus gestis Alex. magni. — Aristides Geschichte von Sicilien, Italien und Persien rc. Tom. III. — Schneider kritisches Wörterbuch B I. S. 196 — Bernardi Glossae in S. S. Hesichii — Procop. Aedific. lib. II. cap. 4. Fragmenta Menandri, pag. 164. — Le Quien de Neufville Origine des Postes, liv. I. pag. 5. — Dr. Walz Einleitung in die Cyropädie, S. 23. — Convers. Lexikon B. X. S. 839. — Vischer, Zeittafel des Postwesens rc. rc.

Das Reich der Meder war vernichtet, Ecbatana, die Hauptstadt, eingenommen, Astyages, der letzte König, entthront und Gefangener. Der Perser Cyrus, sein Enkel, Feind, Empörer und Besieger verbreitete nun Persiens Macht und Gewalt über den damals bekannten Theil von Asien und stiftete ein neues Reich, 560 Jahr vor Christo.

Die Größe und Ausdehnung des Gebiets erforderten des klugen, vorsichtigen Beherrschers angestrengteste Sorge, von jedem Ereigniß im Innern und in den Nachbarstaaten, auch von dem Zustande der entferntesten Theile seines Reichs Kunde zu erhalten.

---

hen reiten den Salomo auf der Maulesellin des Königs — Was denken sich wohl ein Landmann, oder sonst ein Bibelleser aus der ungebildeten Volksklasse, — welche gewöhnlich die Benennung: Maul für Mund nehmen — in jenen Versen vom Maul und aufsetzen? — Eben so ist es wie oben mit der Uebersetzung: Läufer.

Die Meder und Perser bezeichneten damals die Vorfälle in den Provinzen durch brennende Laternen auf den Berggipfeln, in der Folge errichteten sie Thürmchen zum Aufenthalt bestimmter Leute, und zwar so nahe, daß ein Wächter dem andern die Nachricht zuschreien konnte, wodurch in kurzer Zeit dieselbe in der Hauptstadt eintraf. Allerdings durften, des Verschweigens wegen, wichtige und den Staat betreffende Meldungen nicht auf diese Art mitgetheilt werden.

Cyrus, (in der Bibel Kores) stellte statt jener Zurufer eigene Eilboten an und ließ für sie an den großen Heerstraßen solche nette und bequeme Wohngebäude errichten, daß der Monarch und sein Hofstaat darin aufgenommmen werden konnten. Er vertrauete der Verschwiegenheit und Treue dieser Leute so sehr, daß der auf der Station Angekommene dem Abgehenden den Gegenstand der Nachricht sagte, ohne das Geheimniß derselben zu offenbaren. Dies Weitersagen geschahe bis zum Bestimmungsort. Doch auch diese Bestellungsart genügte nicht dem Cyrus, um eine Nachricht schnell zu erhalten, reitende Boten schienen ihm entsprechender zu seyn.

Der Monarch berechnete daher, schreibt Xenophon h) (lib. III. §. 6.), welch einen langen Weg und Tagmarsch ein kräftiges Pferd, das geritten wird, aushalten könne, ohne erschöpft zu seyn. Er ließ verschiedene reitende Boten zu gleicher Zeit abgehen, damit er aus dem Zeitraum zu einem Ritte auf ihrem Wege beurtheilen könne, wo die Wechselörter anzulegen wären. In solchen Entfernungen ließ er Stallungen erbauen, Pferde einlagern und Leute bestellen, die Thiere zu warten. In jedem dieser Plätze (Station) hielt sich ein Mann auf, der die ihm überbrachten Briefe in Empfang nahm, und solche durch andre Leute und Pferde seiner Station bis zum nächstliegenden Wechselorte sandte. Dies Weiterbringen erlitt keine Zögerung, denn die Ritte geschahen auch in der Nacht, um die Briefe ununterbrochen schnell zu überliefern.

---

h) Xenophon lebte in der Regierungszeit des Artaxerxes Mnemon (Herschers), 134 J. nach jenem Cyrus und bis 353 J. vor Christo. Seine Cyropädie — auf deutsch: die Erziehung des Cyrus — ist im Ganzen nur ein Roman, eine Anweisung, wie ein Regent seiner Bestimmung gemäß handeln müsse.

Plutarch und Curtius mit den schimpflichsten Ausdrücken zu Gunsten ihres Götzen Alexanders. Es gab sogar Gelehrte alter und neuer Zeit — Aelian, Justin, Arian, Strabo ꝛc. ꝛc. welche die Amtsbenennung: Astanda geradehin durch Courierreiter, Staats- und Eilbote, Postillon und Postknecht bezeichneten und übersetzten. Diodorus Siculus bezeugt aber, daß Codomann vom königlichen Geblüt abstammte, das königliche Haus durch die Mordthaten des Kämmerlings und Eunuchen Boas fast ausgerottet und Keiner als dieser Codomann vorhanden war, Persiens Krone zu tragen.

Dieser, als Erbfolger, von den übermüthigen und gefährlich gewordenen Satrapen und seinem allmächtigen Unterthan Boas mit dem Thron beschenkt, ein Sohn des Artaxerxes, folglich Prinz vom Geblüt und Statthalter über Armenien, konnte vor der Thronbesteigung wohl kein Eilbote, kein Courierreiter gewesen seyn. Jene Benennung: Astanda, enthält daher die einer Hof- und Staatswürde und bezeichnet mithin einen Chef der königlichen Sendboten. Denn die Anstalt, welche die wichtigen unmittelbaren Befehle des Monarchen möglichst schnell und sicher in die entferntesten Gegenden beförderte, bedurfte der Leitung und Aufsicht eines bedeutenden, an das Interesse des Throns gefesselten Mannes, eines hohen Staats-Beamten, und der war Codomannus, unmittelbar nach dem König folgend, und Neffe des Regenten Artaxerxes Ochus (Beherrscher). Hienach widerlegt sich die vom Plutarch und Curtius boshaft ausgelegte beschimpfende Herabwürdigung von selbst.

---

Vorstehendes ist alles, was uns die Geschichtschreiber, deren Erklärer und Nachschreiber von dem Entstehen und Wesen der sogenannten Posten in Alt-Persien stückweise, oft nur in wenigen Zeilen, auch unzusammenhängend aufbehalten haben.

Was waren nun diese von jeher gerühmten, vom Cyrus erfundenen Posten?

Nichts weiter, als das gelegentliche Absenden der königlichen Befehle an die Statthalter (Satrapen) und deren Berichte an die Monarchen, durch wechselnde, bestimmte Staats- oder Eilboten auf angewiesenen Wechselörtern, auch, wohl zu beachten, nur für den Beherrscher allein bestimmt. Sie waren mithin keine Posten in der heutigen Bedeutung

des Worts und der Sache, sondern das, was die Beherrscher früherer Reiche zum Theil schon eingeführt hatten. Denn Posten gehen und kommen an bestimmten Tagen und Stunden jedes Orts ab und an, und sind für Landesherrliche Rechnung zu Jedermanns Gebrauch. Beide — bestimmte Zeit und Allgemeinheit — nicht der Menschen- und Pferdewechsel allein, enthalten nur den Begriff einer Post.

Der Glaube an die Richtigkeit der Sage Herodots, daß Cyrus der Erfinder der Couriersendungen — von den Gläubigen: Postwesen genannt — gewesen sey, ist so eingewurzelt und fortwuchernd, daß er noch jetzt sogar in allen Lehrsälen, unter den Gelehrten und wissenschaftlich Gebildeten, getreue und feste Anhänger findet.

Dieser Glaube gründet sich auf den Umstand, daß die Genannten weder die unverwerflichen Zeugnisse in den Schriften wichtiger und verständiger Reisenden lesen, noch sich um die von solchen Augenzeugen geschilderten Staats-Einrichtungen andrer, weit entlegenen Völker bekümmern, oder davon Kenntniß nehmen wollen.

Alle diese würden ihre Meinung ändern, indem sie finden und sich überzeugen, daß nach den weit über 4000 Jahr alten zuverlässigen Jahrbüchern der Chinesen, dort die Couriersendungen schon über 2300 J. v. Chr. und zwar weit besser und zweckmäßiger als von dem Cyrus geschahe, vorhanden waren und noch sind, und daß der Kaiser Syn-Mu-Ten-Oo der Erste in Japan, 105 Jahr vor Cyrus lebend, jene Staatsboten-Sendungen in seinem Reiche eingeführt habe, die noch bestehen. (s. S. 21 China, und S. 23 Japan).

---

Im jetzigen Königreich Persien ist die Verfassung des Couriersendens anders gestaltet.

Voyage du Chevalier Jean Chardin en Perse etc., Tome I. cap. XXIV. pag. 222. — Eduard Ives Reisebeschr. von Persien nach England, 1756 — 1761. Jacob Morier Gesandtschaftsreise durch Persien, 1808 u. 1809. — Le Quien de Neufville Origine des Postes, liv. I. pag. 5. —

Die dringenden Befehle des Königs werden durch Eilboten (Couriere) Tschapars, Schopper auch Chappar genannt,

überbracht. Diese Worte heißen im Türkischen: galoppirend, wovon auch die Namen Schatir, Schapgon, ein Läufer, abstammen.

Die Tchapars reisen sehr schnell, wiewohl sie nicht allezeit die erforderlichen Pferde haben können, weil im ganzen Orient keine Posten vorhanden sind. Die königlichen und Statthalter-Couriere nehmen in dem Fall die Pferde weg, wo sie welche antreffen, und sind zugleich befugt, auf den Landstraßen die Reisenden zum Absteigen zu zwingen und sich deren Pferde zu bedienen, der Reisende muß dann entweder nachlaufen bis zum nächsten Pferdewechsel, wenn er sich nicht widersetzen kann, oder den Courier bestechen. Die Stadt-Obrigkeiten sind verpflichtet, Pferde anzuschaffen wenn Couriere ankommen.

Diese Leute haben zur Auszeichnung einen zusammen gerollten Mantel und einen kleinen Waidsack hinter sich auf den Sattel befestiget, einen Dolch, Säbel, Bogen und Köcher mit Pfeilen an der Seite und die lange Leibbinde (écharpe) zwiefach um den Hals gewunden, deren Enden kreuzweis über dem Rücken und der Brust an den Gürtel festgeschlungen sind.

Gewöhnlich gehen 2 Staats-Couriere beisammen, die, wenn sie vornehmen Standes sind, nicht lange mit sich zanken lassen, sondern mit Prügeln und Säbelhieben, scharf und flach, wie's fällt, dem Widersetzlichen die Pferde nehmen und fortjagen. Der oft Schwerverwundete mag sich denn mit den zurückgebliebenen erschöpften Thieren begnügen. Das alles ist Privatsache.

---

## Kapitel 8.

## Griechen.

Strabo V. pag. 385. — Dio Cassius 78, 35. — Hesychii Glossae — Relandii Dissertatio, III. — Pausanias, lib. II. cap. 19 in fine, et libri V. et VI. — M. B. Hederich Real-Lexikon, Th. I. S. 630 und Th. II. S. 1130 u. 2051. — Convers. Lexikon, B. VIII. S. 58. — Corn. Nepos in vita Miltiadis cap. 4. — Bredow alte Weltgeschichte.

Die Wanderungen der Abentheurer und Landstreicher, der Mißvergnügten und Vertriebenen und aller Taugenichtse, die im Vaterlande Aegypten, Phönizien und Klein-Asien nichts zu ver-

liern hatten, nach Griechenland und dessen nahen Inseln, hatten seit Jahrhunderten aufgehört, die Scheidewand zwischen den Angekommenen und den Ur-Einwohnern war in der Vermischung verschwunden, die verbrüderten Staaten Athen, Lacedämon, Mycenä, Corinth, Argos und Doris standen längst gegründet, griechische Städte in Klein-Asien bildeten sich schnell nacheinander, in die Stelle der vertriebenen Könige trat, theils die Adels-, theils die Volksherrschaft.

Sollte dies Schaffen, Werden und Emporsteigen nicht Einfluß auf den Schriftwechsel zwischen den Ausgeschiedenen und Zurückgebliebenen gehabt, und Veranlassung zu Nachrichten von der Verfassung und den politischen und häuslichen Verhältnissen gegeben haben? Man möchte fast zugeben, daß zu solchen Briefsendungen zufällig herbeigeführte oder verabredete Anstalten schon in ganz frühen Zeiten müssen vorhanden gewesen seyn. Zudem wird meine Meinung noch dadurch bestärkt, daß die olympischen Spielen), zu welchen eine unermeßliche Menge Zuschauer aus allen Gegenden herbeiströmte, Veranlassung zu Einladungen und Abreden zum Bestellen der Herbergen und zu Nachrichten von den Siegen oder dem Tode der gebliebenen Kämpfer rc. rc. an Befreundete und Verwandte gaben.

Wird dies Briefschreiben eingeräumt, so folgt daraus, meines Bedünkens, ein vorgewesenes Daseyn der Botenläufer und des Briefsendens, mithin auch der Posten im Sinn jener Vorzeit. Und sie waren, dem Bedürfniß und der Absicht gemäß, wirklich vorhanden, wie dies einige bis auf uns gekommene Schriften beweisen, wahrscheinlich schon einige Jahrhundert vor Cyrus, dem geglaubten Erfinder der Posten.

Die Griechen hatten nämlich Brief- oder Eilboten Hèhmerodromen, wörtlich: Tagläufer, Dromokèhrükes, Eilbote, Botenläufer, Diadochoi, Ablösende, Abwechselnde.

Obgleich die alten Dichter und Schriftsteller sehr auf die Reinheit der griechischen Sprache hielten, so findet man doch auch persische Wörter, die durch die Gewohnheit des täglichen

---

n) Die eigentliche Einführung der olympischen Spiele geschah durch Iphitus, Fürsten zu Elis, etwa 900 Jahr vor Christo und 340 vor Cyrus. Sie wurden in jedem fünften Jahr vom 11ten Julius an, fünf Tage lang in einem Walde bei Olympia (jetzt Langanico) am Flusse Alpheus, gefeiert.

Gebrauchs eingebürgert waren, wie die Benennungen: Angarien, Boten, — Parasangen, Meilen, Entfernungen — Schönum ein Ellen- oder Fußmaaß ꝛc. ꝛc. auch die genaue Handelsverbindung zwischen den Persern und Griechen bewog die Letztern, jene in ihrer Sprache fehlende Wörter aufzunehmen.

Ueberall ist nur die Rede von Hèhmerodromen, den eigentlichen Boten, und beim Herodot von Angareion oder Dromèhma das Amt, der Dienst des Boten — Angara die Stationen der Boten, die Oerter, in welche die Leute nach vollendetem Lauf einkehrten und wo sie verweilten — Angareuo einen Boten absenden, später, zum Botendienst bei Heereszügen aufbieten — Angareustèhs, der Absender eines Boten.

Die Botenläufer, wohlgeübt, oft in den olympischen Spielen gekrönt und in Gedichten besungen, ersetzten jedes andere Mittel, Briefe schleunigst zu übersenden, daher gab es keine Eilboten zu Pferde und zu Wagen o). Ueberdies genügten sie auch dem ganzen Griechenland, das, in kleine einzelne Staaten getheilt, und bei der geringen Entfernung der Hauptstädte von einander, Briefe und Antworten in 2 bis 3 Tagen sich zusenden konnten. Bekanntlich lebten sämmtliche Republiken immer fort in Plackereien und Fehde und bekriegten und zerrütteten sich untereinander. Wozu also eine gemeinsame Einrichtung, die, im Gange stets unterbrochen und gehemmt, nie zu einem Ganzen, zu einem selbstständigen Wesen — was doch die Posten durchaus erfordern — gedeihen, mithin der Gesammtheit doch nichts fruchten konnte.

Von jenen Hèhmorodromen oder Angarien ganz verschieden, waren die Hemeroskopen (Tagwächter, Schildwachen am Tage) und die Episkopen (Wächter, Aufpasser), welche auf Anhöhen und Berggipfeln umherschaueten und das

---

o) Die Schnelligkeit dieser Botenläufer wurde sogar durch Bildsäulen geehrt. Eine solche stand z. B. in der Stadt Argos im Tempel des Apollo Lycius (so verstehe ich die Stelle), dem Ladas, einem Kabinetsboten Alexanders des Großen, zum Gedächtniß, der in der Geschwindigkeit und Leichtigkeit im Laufen seine Zeitgenossen so übertraf, daß seine Fußtapfen kaum im Sande zu bemerken waren. (Pausanias lib. II. cap. 19 in fine und von einem gleichnamigen lib. III. cap. 21). Diesem Ladas fast gleich waren Phelonides und Philippides, Letzterer lief innerhalb 24 Stunden von Athen nach Sparta, 1240 Stadien, oder 31 deutsche Meilen. (Livius lib. XXXI. cap. 24).

ihnen vom vorliegenden Hemeroskopen gegebene Zeichen, oder dessen Zuruf, dem nächstfolgenden Amtsgenossen zum Weitersagen oder Deuten mittheilten.

Da sich in den noch vorhandenen griechischen Werken keine bestimmtere und besondre Beschreibung aller dieser Botendienste findet: so muß das Vorhandene befriedigen und erkennen lassen, daß auch den Helenen keine Anstalten zum Briefsenden — jetzt abusive Posten genannt — fehlten.

---

## Neu-Griechenland.

Die allgmeine Zeitung Griechenlands aus Aegina vom 11. Octob. 1828 enthält ein Decret des Präsidenten, hinsichtlich der Errichtung einer Post-Anstalt im Lande: „Es wird eine Post (Tachüdromeion) für die Correspondenz zwischen der Regierung und dem Staate errichtet, welcher sich auch die Staatsbürger und Andere für ihre Privat-Correspondenz bedienen können. Der allgemeine Mittelpunkt dieser Anstalt wird die Stadt seyn, welche der Sitz der Regierung ist".

„Die allgemeine Direction derselben wird von der Regierung einem Staatsbürger anvertraut. Es werden Central-Postbureaus in Argos, Tripolitza, Epidaurus, so lange die Regierung in Aegina residirt, und in Syra errichtet, auch ihre Direction wird dem Sanitäts-Commissäre untergeordnet, und wird dieses Amt einem der Demogeronten, welchen die Regierung wählt, übergeben. Die einzelnen Lokal-Aufsichten der Post werden eben so in Morea und dem griechischen Festlande einem der Demogeronten des Orts, nach der Wahl der Regierung, auf den Inseln aber dem Sanitäts-Commissär anvertraut".

In einem Blatte des Courrier de la Grèce — laut Berichts aus Aegina v. 27. December 1829 steht: „Herr Alexis Lukopolos, General-Postdirector, wird zum außerordentlichen Schatz- und Zahlmeister der verschiedenen Truppencorps in Ost- und West-Griechenland ernannt, bis zu seiner Rückkehr wird Herr D. Ampelos provisorisch zum General-Postmeister ernannt".

---

## Kapitel 9.
## Römer und Italien.

Der Cursus publicus der Römer ist überall der Punkt, wohin Schriften und mündliche Vorträge, einseitige, stereotypische Meinungen und zuversichtliche Behauptungen zeigen, wenn man das Daseyn der Posten in der Römer Zeiten und deren Uebereinstimmung mit den heutigen Postanstalten beweisen will. Niemand hat aber die Mühe übernommen, oder übernehmen mögen, den römischen Cursum in allen seinen Bestandtheilen, und dagegen auch das Wesen und den Zweck unsrer Posten gründlich kennen zu lernen, um sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß jener Cursus und unsre Reise- und Sendungs-Anstalten ganz andrer Art sind, also nichts Gleiches mit einander haben. Eben aus der Unterlassungs-Sünde mußten denn das oberflächliche, allgemein hingeworfene Urtheil, der hartnäckige Glaube und das blinde Nachschreiben entspringen. Um nun das ganz Irrige dieser Gleichstellung gründlich, und überzeugend erklären zu können, wird das Einzelne in der römischen Verfassung umständlich und beschreibend, mit den Beweisstellen hier vorgetragen werden.

---

### 1.
### Boten, Briefbesteller.

In der Besitznahme der Staaten, die Rom nach und nach sich unterwarf, lagen zugleich die Nothwendigkeit und das Bedürfniß einer Veranstaltung, Befehle an die Statthalter und Provinzial-Beamten zu senden und von diesen die Berichte zu empfangen. Dies Bestellen war das Amt der Senats-Viatoren und Statoren. Jene,

die Viatores oder Senatsboten,

waren von den Consuln erwählte Bürger, nur zu dem besondern Dienste der Consuln, Aedilen (Oberaufseher der öffentlichen Gebäude), der Senatoren und der Tribunen bestimmt. Sie wurden aus der Stadtkasse besoldet und mußten, außer den Einberufungsschreiben zu den Senatssitzungen die amtlichen Verfügungen und Berichte an die Behörden, wie die jetzigen Kanzleidiener oder Kanzleiboten, und nebenher die Privatbriefe ihrer Obern bestellen.

Die Statores

waren, als eigentliche Briefboten und Couriere, allen obrigkeitlichen Personen in Rom und in den Provinzen zugeordnet, sie wurden überall hingeschickt. Von ihnen spricht auch Cicero (ad familiares lib. II. epist. 17 und lib. X. epist. 21): Litteras a te mihi Stator tuus reddidit.

So war es in den Zeiten der Republik und Triumvirate. Als in den Kaiserzeiten das Römische Reich in das Morgen- und Abendländische getheilt worden war, wurden die Briefboten im Orient Cursores, im Occident Viatores, auch dem Sinne nach, oft Veredarii genannt.

Eine umständliche Nachricht von dem Entstehen, der Einrichtung, den Gesammtpflichten und Besoldungen dieser Dienstleute fand ich in keiner lateinischen Schrift, wohl darum nicht, weil sie von Leuten und Gegenständen geschrieben haben würden, die Jeder kannte, folglich eine Erklärung überflüssig war.

(G. C. Maternus de Cilano Abhandlungen, Th. I. cap. 21. §§. 6 und 7. — M. B. Hederich Real-Lexikon, Th. II. S. 2838. — J. P. v. Ludwig, (Prof. in Halle) Opuscula miscella. — Cicero epist. alleg. — und de Senectute, cap. 16.)

Nuntius

hieß, der mündliche Nachrichten überbrachte, eine Benennung, die zuweilen vom Cicero auch für Botschaften, Gesandte gebraucht wird, wie noch jetzt am Päpstlichen Hofe.

Tabellarius, Tabularius publicus, Cursor, auch Apparitor,

in allen Provinzen, der die versiegelten Briefe p) dem Empfänger selbst einhändigte und dessen Antwort zurückbrachte, also ein Expresser in heutiger Bedeutung. Die Vornehmen hatten in der Regel ihre eigene Tabellarios, es gab daher öffentliche (für Jedermann) und Privat-Fußboten, jedoch wieder verschieden von den Tabellariis der einzelnen Städte (singularum urbium). Diese Boten, Tabellarii publici, pflegten außer dem Lohn, noch eine besondere Vergütung unter dem Namen Schuhgeld, Calcearium q)

p) Tabulae oder Tabellae, Tafeln von Buchsbaum mit Wachs überzogen, in welches man die Buchstaben mit einer Griffelspitze einritzte. S. cap. 1. §. 2. S. 8.

q) Vespasian verbot den Schiffssoldaten und Matrosen, die von den Häfen Ostia und Puteoli nach Rom und zurück gingen, ein solches Schuhgeld be-

zu fordern. In den letzten Zeiten des Kaiserreichs war der Cursor Imperatoris der Hof-Fourier.

Cursores phalerati. Einige Schriftsteller meinen, diese Boten wären nach dem Sueton (in vita Neronis, cap. 30) und Titus Petronius Arbiter (Satyricon cap. 28) prachtvoll gekleidete Läufer gewesen, die vor dem Wagen ihres Herrn, oder wenn dieser ritt, oder ging, ihm voran gehen mußten; auch den Nero begleiteten sie auf seinen Reisen. Mit dem Worte phalerae bezeichneten die Römer einen uns unbekannten Kopf- oder Halsschmuck der Menschen und Pferde r). Aus allem geht hervor, daß diese Diener nicht, wie v. Beust (Postregal Th. II. S. 1202.) glaubt und den Plinius (lib. VII. ep. 12) unrichtig aufführt, zu den Briefträgern für Geld gehörten.

(Cicero und alle Lexica, der Codex Theodos. lex propter ss. de aliment. Legatis).

In den neuern Jahrhundeten nannte man die Notarien auch Tabellarii, Tabelliones, Chartularii, d. h. Verfertiger der Urkunden, Dokumente.

---

## 2.

## Heerstraßen.

Nachdem Augustus Octavianus als Triumvir seine zwei Nebenherrscher Marcus Aemilius Lepidus s) und Marcus Antonius überwunden, das mächtige Rom und dessen Reich sich unter-

zahlt zu nehmen, sie sollten barfuß laufen. (Sueton in vita Vespas. cap. VIII). Boten unter dem Namen: Calcearii (Genitiv des Worts: Calcearium) gab es nicht.

r) Der Kaiser (L. Domit.) Aurelian schrieb im J. 271 an einen Kriegs-Obersten: „Ein jeder Soldat trage seine Halskette, seinen Ring, sein Armband, und verkaufe oder verspiele sie nicht" ꝛc. (Muratori etc. Pars II. p. 152.) Sollte jener Schmuck die Phalerae gewesen seyn?

s) Die Römer, vorzüglich die Vornehmen, hatten meistentheils drei, zuweilen auch vier Namen, wie Publius Cornelius Scipio Africanus. Sie hießen: Praenomen, Nomen, Cognomen, Agnomen, jeder beziehungsweise, keiner bedeutungslos. — Der erste: Praenomen, das Geschlecht oder die Familie (Gentilitium, a gente, ex qua erat oriendus). — Der zweite: Nomen, bezeichnete, als eigentlicher Name, die Person. — Der dritte: Cognomen, war entweder ein Ehrenname, oder nach

unterworfen, die Ruhe des Staats durch einen festen Frieden gesichert und sich selbst die höchste Gewalt als Imperator zugeeignet hatte — 27 Jahr vor Chr. — bedachte er die Mittel, welche zur Fortdauer seiner Gewalt und Macht, zum Bestehen seines Kaiser-Throns, zum Nutzen seiner Völker und zu Roms Verschönerung beitragen könnten.

Besonders fand er zur Ausführung seines großen Vorhabens die Anlegung mehrerer gepflasterten Heerstraßen und die sorgfältigste Ausbesserung der schon vorhandenen, durchaus nothwendig, um seinen Heeren, den Reisenden, Fußgängern und Fuhrwerken ein leichtes und bequemes Fortkommen zu verschaffen. Er verpflichtete die großen Herren, statt der sonst ihnen zugestandenen Triumphe, die im Kriege erbeuteten Baarschaften auf die Anlage der Seitenwege und Nebenstraßen zu verwenden. Aedilen (Ober-Bau-Directoren) und besondre Wege-Baumeister wurden bestellt.

Schon vor Augustus mußten die dienstfreien Soldaten in ihren Standörtern die Wege in der Umgegend bauen und pflastern, daher entstand unter der Censorschaft des Appius Claudius Cäcus die treffliche Straße von Rom nach Capua; eben so ließ der Consul Cajus Flaminius Nepos den Weg von Rom bis Ariminum (Rimini) anlegen, welcher sich hier mit dem vom Marcus Aemilius Lepidus erbauten über Bononia (Bologna) nach Aquileja, vereinigte. Durch diese einsichtsvolle Einrichtung wurden in Friedenszeiten die Soldaten beschäftiget, abgehärtet und der Schlaffheit — einer Folge des Müßiggangs — vorgebeugt. Selbst die nicht dienstfähigen alten Soldaten (Veterani) mußten zu den Wege-Unterhaltungskosten beitragen.

Der Tribun Cajus Sempronius Gracchus war der erste, der auf den Hauptstraßen Brücken auf gleicher Wegelinie anlegen und Wasserlaachen, Sümpfe und Thäler ausfüllen ließ, um möglichst gerade und ebene Wege zu schaffen. Durch Denk-

ihrer Tribus (Klasse oder Abtheilung) zu der sie gehörten, z. B. Pontinia, Pupiena etc., oder nach einem Umstande, z. B. Proculus, der in Abwesenheit, Posthumus, der nach dem Tode des Vaters geboren war, Vopiscus, der Lebendgebliebene von Zwillingen, Sylla (verkürzt von Sybilla) Kraus- oder Rothkopf, Caecus der Blinde, Niger der Schwarze, Tückische ꝛc. ꝛc. Der vierte: Agnomen, als Zuname, den ihre Nachkommen beibehielten. — (Maternus de Cilano Th. IV. cap. 19. pag. 1409 — Marc. Terent. Varro de lingua latina lib. I. cap. 8. pag. 126).

säulen und Benennungen wurden die Erbauer der Wege geehrt, daher die Standbilder und Obelisken eines Flaminius, August, Vespasian, Domitian, Trajan ꝛc. ꝛc. und die Namen Via Appia, Flaminia, Aemilia ꝛc. ꝛc. In späterer Zeit durfte kein Privat-Reisender, kein Wagen mit Lebensmitteln oder Kaufmannswaaren diese nur für Soldatenmärsche, Staatsboten und in Staatsgeschäften Reisende bestimmten Heerstraßen befahren, und keine Pferdewechsel einrichten, nur die Neben- oder Seitenwege waren erlaubt.

(Le Quien de Neufville Origine des Postes etc. livre II. pag. 10. — Bergius Geschichte von den großen Heerstraßen B. 1.—Publ. Papin. Statius Aquilin. de Sylvis, lib. II).

Von der vergoldeten Meilensäule, Milliarium aureum t), in Rom ab wurde die Länge der Hauptstraßen nach allen Richtungen bis zum Gränzpunkt bestimmt, auch von ihr ab war die erste (¼ deutsche) Meile durch einen kleinern Meilenstein mit der Inschrift: Primus ab urbe lapis, der folgende: Secundus, u. s. w. bezeichnet. An jeder Seite des Weges lagen, 10 Fuß von einander entfernt, erhöhete, oben flache Steinstücke, um bequemer die Pferde besteigen, oder von ihnen absteigen zu können, denn bis ins vierte Jahrhundert n. Chr. waren Sättel und Steigbügel unbekannt.

So viel von den Hauptstraßen, welche gerade den größten Einfluß auf die Errichtung des Cursus publici hatten, der ohne jene nicht bestehen konnte.

(Taciti Annales lib. I. cap. 27. — Dio Cassius (Coccejus) lib. LIII. pag. 526. — Sucton. in vita Augusti cap. 49 et in vita Ottonis cap. 6. — Plutarch in vita Galbae cap. 31).

---

## 3.
## Eil- und Staatsboten.

Der Imperator konnte nicht fortwährend alle Provinzen bereisen, nicht überall persönlich sich von dem Zustande überzeugen, an Ort und Stelle seine Befehle ertheilen und Auskunft erfor-

t) Diese Hauptsäule stand im Mittelpunkte Roms vorn am Markt, in foro Romano; Aurelius Victor sagt auf dem vico jugario, Viehstraße, beim Tempel des Saturns. Sie war vom August, als er Curator viarum

dern. Stets ungeduldig und unruhig wollte August sogleich wissen, was im Innern seines ungeheuern Reichs und in den Nachbarländern sich ereignete, um schleunig Aufstände der Unterjochten und die Ausbrüche der noch versteckten Mißvergnügten gleich im Entstehen dämpfen zu können.

Er ließ Stationshäuser errichten, und darin eine Anzahl leichtfüßiger junger Leute (Statores) unterhalten, welche seine schriftlichen Befehle und die Berichte der Statthalter und andrer Staatsbeamten von Station zu Station bis zum Bestimmungsort abliefern mußten. Auch gab es solcher Eilboten zu Wagen, welche fahrend die ganze Reise zurücklegten und die Briefe persönlich überbrachten, um auf Befragen noch mündlich Auskunft zu geben.

Dies ganze Botenwesen war dem Kaiser zu langsam und nicht hinreichend, einen Bericht, eine Kunde schnell zu erhalten und seine Befehle eiligst an die bestimmte Behörde gelangen zu lassen. Er ließ daher, in die Stelle dieser Fußboten, Briefbesteller zu Pferde annehmen, welche unterweges in Stationsörtern gewechselt werden sollten, jedoch nur auf den großen Heer- oder Kaiserstraßen. So entstand

## 4.
## der CURSUS PUBLICUS,

ein unübersetzbarer Ausdruck, theils weil jener mit keiner der heutigen Anstalten verglichen werden kann, theils weil der Cursus in seinem Wesen so viele Gegenstände zusammenfaßte, die in unsrer Sprache nicht zu benennen, in unserm Postwesen nicht vorhanden, folglich nur durch eine Umschreibung zu verstehen sind.

Der Cursus publicus, auch Vereda publica und Res veredaria genannt, war eine Reise-Anstalt ausschließlich nur bestimmt für den Kaiser, die Staatsbeamten vom Civil- und Militärstande bei deren Reisen in Landes-Angelegenheiten, für die Gesandten und kaiserlichen Eilboten (Couriere), auch zum Fortbringen der baaren Staats-Einkünfte in den kaiserlichen Schatz, der Armee-Bedürfnisse und zum Marsch der Truppen.

---

war, errichtet worden, rund, 8 ½ Fuß hoch und mit Goldblech überzogen, auf der Spitze lag eine Kugel. In der Folge erhielt sie ihren Standort neben den Stufen des Kapitols.

Die Pferde und Maulthiere zu den Reisen, Fuhren und Courier-Ritten wurden auf des Kaisers, nicht auf Staats-Kosten unterhalten, sie und die Beamten nur in seinem Dienst, in seinen Angelegenheiten allein gebraucht, also das Ganze nur für des Monarchen Rechnung verwaltet. Darum reisete Jeder ohne irgend eine Bezahlung, sogar die Annahme eines Trinkgeldes war scharf verboten, und kein Pferd und Wagen durften aus den Stations-Marställen ohne ausdrückliche Erlaubniß des Kaisers (Diploma, Evectio) irgend Jemand überlassen werden. Die Gesetze hierüber waren so streng, daß den Stadt-Präfecten, Vicaren, Präsidenten der Regierungen und Stadtbehörden, den Consularen, selbst den Feldherren und Generalen nicht gestattet war, ohne des Imperators schriftliche Bewilligung die kaiserlichen Reise- und Courierstraßen (Cursum publicum) zu befahren und eigenmächtig Stationspferde zu nehmen.

(Codex Theodos. Tom. II. lib. VIII. Tit. V. Paratitlon, et leges 10 et 63. — Plinius in epistolis ad Trajanum).

Schon hieraus ergiebt sich die große Abweichung von dem Wesen unsrer Posten, die von ihrer Entstehung an zu Jedermanns Gebrauch und Nutzen bestimmt sind, und keine gesperrten, jedem andern Privatfuhrwerke verbotenen Heerstraßen fahren.

---

## a) Gespanne.

Der Cursus publicus enthielt:

Angarien. Die Griechen hatten dies Wort aus der Persischen Sprache aufgenommen, die Römer folgten unbedenklich diesem Vorbilde und überboten die Griechen, indem sie das altpersische Wort:

Astandae, Eilboten, reitende Boten, in Folge seiner gleichen Abstammung und Bedeutung, gebrauchten.

Angariare (lateinisirt) heißt eigentlich: durch Gewalt erzwingen, wenigstens eine unfreiwillige Handlung, z. B. Lasten, Frohn-, Hand- und Spanndienste auf den Haupt- oder Kaiserstraßen, die Wegnahme der Unterthanenpferde beim Truppenmarsch, und der Schiffe zum Dienst des Kaisers, die Zwangsarbeiten der Soldaten beim Wegebau, das Fortbringen der kaiserlichen oder Staats-Couriere und die Fuhrwerke für Staatsrechnung. Dies alles wurde Angariae genannt, und zwar so allge-

men, daß wenn sie die Staatsboten- oder Courier-Pferde durch die Benennung: Flagella (Peitsche) bezeichneten, sie gewöhnlicher die Wörter Angaria und Parangaria gebrauchten.

Jeder Aufseher über Angarien (Courier-Gespanne), der solche zu seinem Nutzen gebrauchte, oder verkaufte, wurde mit dem Käufer und Verheimlicher auf eine entlegene Insel verbannt.

Parangaria. Auch dies Wort hatte vielfache Bedeutungen. Bald benannte man so das gewaltsam weggenommene Futter für die Armeepferde, bald die Wagen, welche nur auf den Seitenwegen fahren durften und noch andere Lasten. Diese theilte man ein: für den Courierdienst bestimmt und in Tumultuarii, Frohndienste in den Provinzen, in außerordentlichen Fällen, z. B. beim Aufruhr, oder beim Einfall eines Feindes 2c. 2c. den Transport des Heergeräths, das Wegnehmen des Zug- und Schlachtviehes 2c. 2c.

Parangaria militaria faßten die besondre Kriegsarbeiten der Soldaten im Frieden und im Feldzuge in sich, als: das Verschanzen, Laufgräben und Kanäle graben, Wegebauten, Arbeit in den Weinbergen der kaiserlichen Staatsgüter u. s. w.

Alle diese vielseitigen Benennungen wurden auch auf den Cursum publicum bezogen und umfaßten in diesem Fall das Staats-Courierwesen, in engerer Bedeutung aber die kaiserlichen Marstall- oder Stations-Pferde und Fuhrwerke, besonders aber ein Gespann Zug-Ochsen, denn auch diese wurden, wie die Pferde und Maulthiere, zum Fortbringen der Reisenden und Güter gebraucht.

(Codex Theodos lex I. de navibus non excusandis — lex IV. de X Kalend. Jul. 326. — de Neufville etc. pag. 23. — Pancirolus in notitia Imperii lib. I. cap. 6).

---

## *b*) Stationes oder Mansiones.

(Posthaltereien, Pferdewechsel.)

Von den Reise-Anstalten vor August's Zeiten wird von den Schriftstellern selten und nur zufällig gesprochen. Aus dem Gesagten kann man jedoch annehmen, daß in den Städten gewisse Anstalten müssen vorhanden gewesen seyn, wo man Pferde und Wagen zum Weiterreisen erhalten konnte. Einige Stellen

deuten dahin, z. B. Als Rom, 192 J. v. Chr. den Syrischen Feldzug gegen Antiochus d. Gr. unternahm, rieth Luc. Scipio Africanus, den freien Durchzug der Armee durch Thracien zu sichern, und deshalb Philipp II. von Macedonien zu gewinnen. Der junge feurige Titus Sempronius Gracchus übernahm die Ausführung und reisete unglaublich schnell mit unterlegten Pferden (per dispositos equos), also Stationsweise, von Amphissa (Amphicea) in Lokris auf lauter Gebirgswegen nach Pella, der Hauptstadt Macedoniens (jetzt Jeniza, auch Zuchria), 43 deutsche Meilen, wo er schon am dritten Tage eintraf. (Livius lib. 37. cap. 7. in der Mitte).

Ein späteres Beispiel gibt Julius Cäsar, der, nach dem Sueton (cap. 57.), in einem Miethswagen (meritoria rheda) täglich 100,000 Passus (25 deutsche Meilen, centena passuum millia in singulos dies) zurücklegte.

---

Bald nach den Wegebesserungen und mit der Aufhebung der Fußboten-Anstalt hatte August Stationes oder Mansiones (Pferdewechsel) einrichten lassen, wo man Zug- und Lastvieh, leichte Wagen, Kutschen und Kariolen vorfand, auf welchen Reisende, die Staatsabgaben, Lebensmittel für den Hofstaat und die Armee, Waffen und Güter fortgebracht wurden. Die Römer hatten für jede Art dieser vielfachen Umspannungen eine besondre Benennung.

1. Civitas bedeutete zu Cäsars Zeiten eine Bürgerschaft, einen Bezirk, in der Folge eine Stadt oder Burg, wie Ptolemäus und Ammianus Marcellinus angeben. Strabo in der Reisebeschreibung des Antonins verwechselt fast immer die Bedeutung. In solcher Civitas waren von Augusts Regierungs-Zeit an stets 40 Curspferde und dazu gehörige Futter-Vorrathshäuser vorhanden.

(Strabo in Geograph. lib. IV. — Le Quien de Neufville pag. 44 et 53).

2. Mutationes, auch Stationes genannt, (Posthaltereien, Pferdewechsel, Umspannungen in Zwischen-Stationen), in Landgütern und Dörfern zwischen entfernt liegenden Städten (Civitates), wo nur die kaiserlichen Sendboten zu jeder Zeit Pferde erhielten, um nicht durch eine zu lange Wegestrecke aufgehalten zu

werden. In diesen Mutationen standen 20 Pferde bereit, von welchen täglich 5, in späterer Zeit 6 bis 10 zum Reisen gebraucht werden durften.

(Leges VIII et XV. in Codice Theodos).

3. Mansiones. eben solche Pferdewechsel, jedoch zum Verweilen und Erholen bei Courierritten, auf Truppenmärschen und wenn Feld-Couriere durchgingen; man erhielt hier Lebensmittel und Viehfutter.

(Ibidem et Justinian lib. XII. — Cambdenus (Cambden) Romani in Brittannia. pag. 45).

4. Stativa hießen die Oerter und Stationen, wo die Freipaß-Reisenden (auf ein Diplom oder eine Evectio) Erfrischungen und andre Gespanne erhielten.

5. Equi singulares, Leibpferde des Kaisers, wurden die auserlesenen besondern Pferde genannt, die nur allein zu den Reisen des Kaisers und der eigentlichen Kabinets-Couriere (jedesmal von hohem Stande) gebraucht werden durften.

6. Verēdi (von vehere fahren, ziehen, und dem gallischen Worte rheda ein Wagen) wurden die eigentlichen Dienst- oder Curspferde genannt, zum Courierdienst aber die schnellsten und leichtfüßigsten Thiere gewählt.

Das unaufhörliche Ausbessern der Cursstraßen bewirkte ein so schnelles und leichtes Fortkommen mit diesen Verēden, daß Tiberius Nero von Lugdunum (Lyon) ab 200 römische (50 deutsche) Meilen in 24 Stunden bis zu seinem Bruder Drusus Germanicus zurücklegte und unterweges nur dreimal das Fuhrwerk wechselte u).

u) Sueton erzählt, daß August mit solchen Stationspferden gereiset sey, um schleunig in dem Ort zu seyn, wo man ihn nicht so schnell erwartete. Der Imperator habe, gleich einem unermüdlichen und schonungslosen Courier, täglich über 100 römische (25 deutsche) Meilen zurückgelegt, und sey auf einem Nachen über reißende Ströme geschifft, ohne einen Umweg oder eine Brücke suchen zu lassen.

Auch Constantin d. Gr. benutzte diese Verēden, indem er als Kronprinz in der Haft seines Todfeindes Galerius, aus Nikomedien (Hauptstadt der Provinz Bithynien in Klein-Asien am schwarzen Meer) in wenigen Tagen über die Alpen nach Gallien zu seinem Vater, dem Kaiser Konstantius Chlorus (der Kräftige, Mannhafte) entfloh, den er in Gesoriacum (Boulogne) traf, als dieser mit einer starken Flotte nach Britannien überschiffen wollte. Constantin ließ bei seiner Ankunft auf

Wenn ein Marstallpferd (Veredus) zum Lasttragen gebraucht wurde, durfte die Schwere des Gepäcks nicht 30 Pfd. übersteigen.

(Anton de Perez praelectiones in codicem Justiniani, Tit. LI. de cursu publ. §. 4). —

7. Paraverēdi waren die größern schweren Pferde, welche man später Parafredi, und im dritten Jahrhundert Avertarii nannte.

8. Parhippus hieß ein Neben-, Hülfs- oder Beipferd, jedoch nicht zu Privatreisen; wurde es mit Gepäck beladen, durfte die Last nicht mehr als 100 Pfund wiegen.

(Cassiodori Variarum lib. V. cap. 5. — Juliani opera ep. 20).

9. Agminales nannte man die Packpferde, sie folgten dem Heere mit dem Feldgepäck beladen; auch hießen Agminales die Pferde, welche die Begleiter eines Couriers ritten, eben so das zweite Pferd, welches das Couriergepäck oder das Felleisen tragen mußte, wenn beide zu schwer waren, um von des Begleiters Pferd mitgenommen zu werden.

(Codex Theodos. de cursu publ. lex. XLVIII).

---

Fehlten Pferde, so mußten die Unterthanen solche liefern. Kaiser Nerva hob am Ende des ersten Jahrhunderts n. Chr. diese Frohnlast auf und ließ deshalb eine Denkmünze prägen mit der Inschrift: Vehiculatione Italiae. Aelius Spartianus bezieht jedoch diese Medaille auf den Kaiser Severus.

(Balth. Stollbergius in dissert. de angariis Veterum).

Stabulum veredarium oder veredorum hieß der Cursstall, (wenn man es deutlicher findet: Poststall). Verēda, der Weg, auf welchem die Rhedä (Wagen) fuhren.

Kein Reisender durfte, beim Mangel des Zugviehes auf einer Station, ein zum Landbau bestimmtes Thier, z. B. einen Pflugochsen, wegnehmen, sondern er mußte so lange verweilen,

---

jeder Station den gebrauchten Pferden die Fußsehnen durchschneiden, um die Thiere zum Verfolgen untüchtig zu machen. (Muratori Geschichte von Italien Th. II. S. 246. — Anonymus Valesianus post Ammian. Marcell. pag. 656 — Eumenius Panegyr. Constant. Cap. VII. pag. 143).

bis ihm von dem Stations-Verwalter das nöthige Gespann zur Weiterreise verschafft wurde.

(Codex Theodos. lex I. pag. 500).

Die Pferde durften nur mit einer Peitsche oder Reitruthe (Gerte), nicht mit einem Knüppel angetrieben werden.

Die Reitsättel und Steigbügel kamen erst zu den Zeiten Theodosius d. Gr. (379—395) in Gebrauch, statt jener waren die Pferde mit einer oft sehr kostbaren Decke bedeckt. Um das Auf- und Absteigen zu erleichtern, standen an den Wegen streckenweise (oben abgeplattete) Steine eingesetzt. Zu den Zeiten des Cicero waren schon die Packsättel eingeführt worden.

---

## c) Wagen.

Auf jeder Station mußten stets mehrere Wagengattungen bereit stehen, und zwar:

1. Die Rheda currens, ein Wagen auf 4 Rädern zu 2 Personen, zwei- auch vierspännig, ebenfalls zu Paketsendungen eingerichtet. Sie waren so bequem, daß Cicero darin sitzend, Briefe schreiben und Mäcenas seinen Freund Horaz zur Gesellschaft und zum Anhören der Späße und Witze mitnehmen konnte. Eine solche Rheda wurde von Pferden, (die unter Animalia verstanden werden) von Eseln, Maulthieren und Ochsen gezogen, im Sommer von 8, im Winter von 10 Mauleseln, mit 1000 Pfd. Gepäck, also in diesem Fall ein Last- oder Güterwagen.

   Der Name Rheda ist aus der Gallischen Sprache genommen. Mit der Kenntniß ausländischer Gebräuche und Einrichtungen kamen auch fremde Wörter und Benennungen in die lateinische Sprache.

   Quinctil. de Instit. oratoria lib. I. cap. V. § 70. — Ciceron. epist. ad Atticum, V. 17. — Horatii Sermonum lib. II. v. 42. — Codex Theodos. Tom. II. lib. VIII. Tit. V. Paratitlon. — Martial lib. III. ep. XLVII. et lib. X. ep. XIII).

2. Vehiculum war eigentlich der allgemeine Name für Fuhrwerke und Sänften, im engern Sinn aber ein kleiner Wagen für eine Person und 1000 Pfd. Fracht. Eine genauere Angabe von der Beschaffenheit dieser Wagen fand ich nicht,

späte Schriftstellen meinen: ein Korbwagen mit Flechtwerk. Vehicularius, igitur rhedarius fabricator dicitur, qui hoc genus vehiculi fabricaret, quod appellatur rheda.

(Historiae Augustae Scriptores VI. Tom. II. pag. 143. No. 7. — Codex Th. Tit. V. lex XVII. et XXIV).

3. Carpentum, eine Kutsche auf 2, auch 4 Rädern, mit 4 Pferden oder 8 Maulthieren bespannt, hatte Raum für 3 Personen und 1000 Pfund Gepäck, und war in der Regel zum Reisen der römischen Damen bestimmt. Es war die älteste Wagengattung, denn der König Tarquin. Priscus mit seiner Gemahlin fuhren in einem solchen Wagen.

(Tacit. Annales lib. XII. cap. 42. — Ovid. Fastor. lib. I. v. 619. — Juvenal. Satyr. VIII. 147).

4. Carri, Kariolen, die eigentlichen Courier- und Paketwagen, am zahlreichsten auf jeder Station, zu jedem Behuf brauchbar, auch bestimmt, die baaren Staats-Einkünfte aus den Provinzen — jedoch nur bis 500 Pfd. Gold, oder 1000 Pfd. Silber — fortzubringen. Die Wagen ähnlicher, jedoch kleiner Bauart, im Sommer mit 8, im Winter mit 10 Maulthieren bespannt, schafften nur 300 Pfd. Gold oder 500 Pfd. Silber fort. Ein späteres Gesetz schrieb die Belastung von 600 Pfd. vor v).

(Codex Theodos. Tom. II. lex XLVIII. — Jul. Caes. de bello gallico lib. I. cap. XXIV. §. 3 et 4. — Le Quien de Neufville etc. pag. 58).

5. Carruca, (das Diminutivum von Carri), eine Gattung kleiner Prachtwagen der Vornehmen. Nero hatte oft 1000 solcher Carruken in seinem Gefolge, die ziehenden Maulthiere waren mit silbernen Hufeisen beschlagen, die Führer (Kutscher) in köstlichen Gewändern gekleidet. Der wüste Triumvir Marcus Antonius fuhr in einem solchen Wagen von Löwen gezogen, Heliogabal mit vorgespannten Tigern, Hirschen

---

v) Der Kaiser (Flavius Julius) Constantius hielt im J. 359 in Ariminum (jetzt Rimini) eine Kirchen-Versammlung, zu welcher er die Bischöfe aus Italien, Illyrien, Afrika, Spanien, Gallien und Britannien, zusammen 400 Geistliche, durch eben solche Curswagen (Carri) holen, und unterweges gegen eine Vergütung aus der Staatskasse standesmäßig bewirthen ließ.

oder Hunden, und Firmus mit gezähmten großen Straußen w).

6. Bastagae, kleine Gepäckwagen, auf welchen mit den kaiserlichen Curspferden die oft sehr köstlichen Kleidungen der Imperatoren unter Verantwortlichkeit der Aufseher (Praepositi) fortgebracht wurden. Die Ladung war auf 1000 Pfd. festgesetzt.

7. Birota, auch Birotum, ein Kabriolet auf 2 Rädern, mit 3 Maulthieren bespannt, bestimmt zum Fortschaffen großer Pakete und der Waffen in die Vorrathshäuser. Die Befrachtung durfte nicht über 200 Pfd. schwer seyn.

(Codex de cursu publ. lex VIII. et IX).

8. Clabula, Clavula (Clabulare, Clabularis, Clabularius), eine Art Wagen, verschieden von den Rheden und Viergespannen, um Lebensmittel und Kaufmannsgüter, oft 2000 Pfd. Last fortzubringen. Bis zu den Zeiten des Julians Apostata (361 u. 363 J. n. Chr.) gebrauchte man nur Ochsen und Maulthiere, um auf diesen Wagen Ballen fortzubringen. Julian schaffte zwar diese Gespanne ab und ließ Curspferde (Verèden) nehmen. Seine Nachfolger aber führten wieder die Ochsen- und Maulthierfuhren ein, und zwar einzelne Angarien (2 Paar Zug-Ochsen), wenn Familien, Geräthe, Schwache und Kranke fortgebracht wurden. Vornehme, oder begüterte Personen fuhren nie mit diesem gemeinen, höchst langsamen Fuhrwerk (tardi gradum).

Mehrere Erläuterungen geben die einzelnen, oft sehr kurzen Sätze der Schriftsteller und Gesetze jener Zeiten nicht, weil Jeder die Gegenstände kannte. Die Belehrungen der Erklärer, 2, oft 500 Jahr später, sind in der Regel nur Meinungen, entweder auf Vermuthungen gegründet, oder mit einigen Citaten locker unterstützt, und dennoch schwankend.

---

w) Firmus Africanus, Statthalter in Afrika, der, als Empörer gegen die Kaiser Valentinian und Valens, 373 vom Theodosius (nachmals Kaiser) in einer Schlacht überwunden, sich selbst entleibte. Auch der Gothen-König Cannabaudes fuhr in einer solchen prächtigen Carruca von 4 Hirschen gezogen. Auf eben diesem Wagen mit den vorgespannten 4 Hirschen, hielt Kaiser Aurelian, nach Eroberung der Reiche jenes Cannabaudes und der Königin Zenobia, (274 J. n. Chr.) seinen Triumph-Einzug in Rom.

## d) Beamten.

Der Praefectus Praetorio x), die Generale, die Pro-Consuln, die Statthalter und Directoren der Provinzen hatten zwar die allgemeine, oder Ober-Aufsicht auf die sämmtlichen kaiserlichen Curse in ihrem Regierungsbezirk; zur eigentlichen Aufsicht und Verwaltung eines jeden Curses waren jedoch von August und seinen Nachfolgern besondre Beamten angestellt, die das fünfte Militär-Dienstjahr vollendet haben mußten.

(Codex Theodos. Tom. II. lib. VIII. Tit. V. Paratitlon pag. 497 und lex I. de Tabulariis, Scribis vel Decurionibus).

Diese Amtsverweser waren:

1. Die Frumentarii. Sie hatten die Oberstelle und mußten auf alles achten, was in den Provinzen gesetzwidriges vorging, und sie theils von den stets durchkommenden Courieren, theils von andern Durchreisenden erfahren konnten. Diocletian schaffte 286 J. n. Chr. dies Amt ab, als ihm die Durchstechereien und Bedrückungen jener Beamten bewiesen wurden.

(Aurel. Victor in Comment. ad vitam Dioclet. cap. I.).

2. Agentes in rebus (nämlich veredariis), eine später errichtete Behörde von einsichtsvollen, dienstkundigen Männern. Einer von ihnen war stets um die Person des Kaisers, damit er in dringenden Fällen sogleich in die Provinz abreisen konnte. Dies geschah oft so eilig, daß der Imperator die Reisepässe selbst ausfertigte. Jede unverschuldete Versäumniß auf der Reise mußte überzeugend bewiesen werden.

   Diese Agentes waren die Vornehmsten im Cursdienste und die eigentlichen (speciellen) Kabinets-Couriere des Monarchen und Generalstabes. Außer diesem Beruf hatten sie unterweges genau Acht, daß die Reisenden die Vorschriften der Diplomen (Freipässe) nicht überschritten, nicht mehrere Pferde nahmen, und von der Heerstraße abwichen.

(Codex Theod. etc. etc. lex V).

---

x) Chef der Leibgarde, der Erste nach dem Kaiser, dessen Hausminister und Oberhaupt sämmtlicher Militair- und Civil-Behörden, also der Wichtigste im Staat.

3. Principes Agentium in rebus, unsern Post-Inspectoren fast gleich. Sie hatten die besondre Aufsicht über die Stallmeister (Stratores) und Stationsverwalter, besichtigten und prüften den Zustand der Stationshäuser und erstatteten der Behörde den Bericht über das Befundene. Sie bereiseten täglich 5, oft 8 Stationen, um auf der Stelle wahrzunehmen, wenn sich etwas gegen das Gemeinwohl und den Staatsdienst ereignete. Zu ihrer Pflicht gehörte auch, die Wege bahnen zu lassen, um das Truppenmarschiren zu erleichtern und zu befördern, wodurch freilich die Männer bei Feindes Nähe dessen Angriffe ausgesetzt wurden. Ein solches gefahr- und mühevolles Amt und das in sie gesetzte Vertrauen erwarben diesen Principes eine hohe Achtung und knüpften sie mittelst dieses Verständnisses an die Person des Statthalters und an das Ministerium, das ihnen oft eine hohe Staatswürde z. B. die eines Proconsuls rc. rc. zuerkannte.

(Codex etc. etc. de Principibus agentium in rebus).

4. Judices curiosi, auch Curagendarii. Von den Kaisern im ersten Jahrhundert waren 2 dieser Directoren bestellt, in der Folge nur Einer, der außer der Aufsicht auf die Curs- und Kaiserstraßen und die Beamten, alle Vorfälle überall zu erspähen, zu beobachten und davon zu berichten hatte, daher wohl das Gesetz de Curiosis seinen Namen führen mag.

5. Angari, beschäftigt mit dem Courier-Curse, der Beaufsichtigung beim Ausbessern der Wege, dem Fahren und dem Entdecken eines strafbaren Abweichens von dem Curswege über 500 Schritte entfernt.

(Codex lex XXI. (Note) und lex XXV).

6. Mancipes, Beamten über das Fuhrwesen. Sie wurden vom Präfectus Prätorio auf 5 Jahr erwählt und nachher mit einem Ehrentitel entlassen. Sie mußten aufmerken, daß den Packpferden (Agminales) und Wagen nicht über die gesetzliche Last aufgebürdet wurde. (In einigen Lexicis steht: Mancipes, Pächter der Staats-Einkünfte).

(Codex, leges XXXVI et XLII. — de Perez praelect. in Codice. — Justin. Tit. LI. §. 7).

7. Stratores, (Stallmeister), welche auf die Pferde, Wagen und das Geschirr die besondre Aufsicht führten und die aus

den Provinzen in die Cursställe gelieferten Ergänzungs-Pferde besichtigten und abschätzten; zum Lohn erhielten sie vom Abliefernden 1 römischen Denar (4 ggr.) für jedes diensttaugliche Pferd.

(Codex, lex unica de Stratoribus).

8. Veredarius (statt Vehe-rhedarius), Stator auch Cursor publicus. Eilbote, Cursreiter (hier der Verständlichkeit wegen: Courier genannt). Er durfte nie ohne einen vorreitenden Begleiter oder Wegweiser Catabulensis (s. folg. 9.) reisen, die Begleiterpferde hießen ebenfalls Agminales. Wog das Couriergepäck, Felleisen ꝛc. über 30 Pfd., so wurde ein zweispänniger Wagen genommen, und der Courier, der Begleiter und die Habe mußten gefahren werden.

Die reisenden Couriere aßen unterweges auf dem Pferde und im Wagen, sie durften ohne dringende Noth nicht absteigen, erhielten bei ihrer Ankunft auf den Stationen jederzeit bereit stehende Pferde (Veréden) und mußten die kaiserlichen Handbriefe und Staatsschreiben persönlich an die Empfänger abgeben. Diese Männer wurden oft nach den Umständen näher befragt; zur Auszeichnung trugen sie Federn auf dem Hute.

Da ihr Amt zur Klasse der Unterbedienten gehörte, so kann man sie nicht zu dem Stande unsrer heutigen Couriere — oft wichtige und bedeutende Staatsbeamten, Majors, Gesandtschaftsräthe und Secretäre, Hauptmänner ꝛc. ꝛc., wie die Agentes in rebus der Kaiser — rechnen. Zwar heißen in Frankreich, Spanien ꝛc. die Postbegleiter (Conducteurs und Schirrmeister) ebenfalls Couriere, aber sie sind nicht das, was die Römer darunter verstanden.

(Codex, de cursu publ. lex XLVIII. — Glossarium lat. Ms. Reg. cod. pag. 1013. — Le Quien de Neufville pag. 47).

9. Catabulenses, Wagenführer, Kutscher, Fuhr- und Reitknechte. Sie führten eine Peitsche, ritten den Cursreitern (Courieren) vor, beluden die Curswagen und packten sie ab, fuhren die Wagen mit den kaiserlichen Staatskleidern, den Staatskassen-Geldern und dem Hofgepäck bis zur folgenden Station, und lieferten die Fracht an den dortigen Stationsverwalter ab, der das Mitgebrachte, dem Frachtzettel gemäß, weiter besorgte. Diese Gattung Dienstleute hatte in Hinsicht

der Amtsverrichtung einige, wenn gleich entfernte Aehnlichkeit mit den Postillons in Deutschland.

(Codex etc. Paratitlon et leges).

10. Hippocomi, Pferdewärter, Stallknechte, zum Füttern und Warten der Thiere, und

11. Muliones, Maulthiertreiber.

(leges X, XXXIV. et XXXVII).

12. Mulo-Medicus, ein Thierarzt, Kurschmidt, mußte in jedem Stationsorte seyn; er beschlug die Pferde und Maulthiere, und gab dem erkrankten Vieh Arznei ein. Er durfte keine Belohnung von den Reisenden nehmen, denn er wurde für alle ihm zukommende Geschäfte besoldet, alles Zug- und Lastvieh auf jedem Curse gehörte dem Staat in der Person des Imperators.

(Codex, Paratitlon — Marc. Aurel. Cassiodorus lib. III. epist. X. et lib. IV. ep. XLVII).

---

## e) Diploma und Evectio. y)

Beide Benennungen sind gleichbedeutend, denn seit Constantin d. Gr. wurden die Diplomata Evectiones genannt, vom Zeitworte eveho, evehi, evectum etc. Wagen und Pferde verschaffen, im passivo: sich fahren lassen.

Das Diplom oder die Evectio (Erlaubnißschein, Freifuhrschein?), den cursum publicum und die Marschall- oder Curspferde zu benutzen, ertheilten nur der Kaiser und — mit dessen Bewilligung — der Präfectus Prätorio und der Stadt-Präfect (Gouverneur) in Rom, Beide jedoch nur in Staats-Angelegen-

y) Beide unübersetzbar und unsern heutigen Courier-, Vorspann- und Postfrei-Pässen, dem Wesen nach, nicht entsprechend. Quint. Aurel. Symmachus (Präfect zu Rom im 4ten Jahrhundert) erklärt sie durch Erlaubnißschein, Andere und die Lerica durch: Freies Fahren mit der Post — denn Posten und Cursus publicus ist den Verfassern gleichbezeichnend, ich habe hier, um etwas zu verdeutlichen, Paß und Schein gesagt. Die Diplome, von welchen Cicero in seinen Briefen an Balbus spricht, waren nicht diese Pässe — denn damals bestand noch kein Cursus publicus — sondern Bestallungen, Amts- und Ehrenpatente, wie noch jetzt z. B. Adels-Diplom ꝛc. ꝛc.

Leben und Tod gerichtet, denn auch Frauen, selbst hohen Standes, sogar zarte Jungfrauen und Vestalinen, diese keusche Heiligen, betrachteten von ihren Sperrsitzen hinab, mit Entzücken die kräftigen nackten Ringer und Gladiatoren, und konnten sich nicht satt sehen an der Wuth und dem Zerfleischen der Streiter und ergrimmten Bestien und an den Todeszuckungen der Gefallenen.

Und was ist es denn überhaupt Großes mit der so gepriesenen sittlichen Hoheit der alten Römer und ihrer Tugend, für die sie nicht einmal ein eigenes Wort in ihrer Sprache hatten? Man übersetzt ihr Virtus durch Tapferkeit und Tugend, wenn gleich nach unserm Sinn und Deuten die beiden Begriffe himmelweit verschieden sind und bleiben. Sogar in der Religion der Römer sprachen sich Mordlust, Rache und Unzucht als Volkssinn d) aus, wenn man die von ihren Dichtern besungenen nichtswürdigen Streiche ihres liederlichen Ober-Götzen Jupiters und den Unfug, die Frevel und Schändlichkeiten des übrigen Götter-Gesindels erwägt, mit Ausnahme der tugendsamen Vesta, Ceres und Proserpina, von deren Lebenswandel freilich nicht viel bekannt geworden ist. Nicht 8 Edelthaten ihrer Unsterblichen bringt man aus den unsinnigen Erzählungen zusammen, welche der Schönheit in den Redensarten, besonders der Erbauung und Beherzigung wegen, von der für alles Irdische so empfänglichen Schuljugend schon in Tertia auswendig gelernt werden müssen.

Wie ist es jetzt in jener Stadt und in dem wunderschönen Italien?

---

d) Der Kern der Römertugend lag in dem Gebrauche, daß in jedem Triumph-Aufzuge alle Gefangene (gefesselt) bei ihrer Ankunft auf dem großen Markt aus der Prozession rechts ab nach dem unterirdischen scheußlichen Kerker Tullianum — so genannt von dem Erfinder und Erbauer, dem Könige Servius Tullius, 200 J. nach Roms Erbauung — abgeführt, und in demselben die Könige, Fürsten, Heerführer und Vornehmsten der überwundenen Feinde, sämmtlich mit Ruthen gepeitscht und nach dem Geisseln erwürgt, oder enthauptet, oder lebend und bluttriefend durch die Fallthüre in die brunnenartig gewölbte tiefe Grube gestürzt wurden, um in derselben langwährend jämmerlich zu sterben, darum, weil sie für Vaterland und Habe kämpften. Hatte ein Bote die vollzogenen Hinrichtungen dem im Kapitol wartenden Triumphator und ganzen Zuge gemeldet, dann erst ging der Marsch weiter in den Tempel Jovis Capitolini, um die Dankopfer und inbrünstigen Gebete des hochherzigen frommen Volks den Göttern darzubringen. (S. Chr. M. v. Eilans Abhandl. der röm. Alterthümer, Th. III. S. 706—725. — Flav. Josephus Krieg der Juden, B. 7. Kap. 5. §§. 4—6).

Die Blutschulden sind zwar schwer vergolten worden, eigene Verderbtheit und Drangsale haben das Herrliche und mit diesem auch jenes Volk vernichtet, Schutt bedeckt die Pracht- und Kunstwerke dieser Weltstadt. Dennoch ist sie, im Sinn und Wirken des Clerus, noch jetzt die Beherrscherin großer und mächtiger Staaten, denn ihr Oberhaupt regiert in den 4 Haupttheilen unsrer Erde auf andre Weise mit unerschütterlichen Grundsätzen, durch Bullen und Vorbehalte, durch geistliche Fürsten und heilige Legionen in Chorröcken und Kapuzen, und den furchtbaren Phalanx, die unsterbliche Jüngerschaft Ignazens von Loyola. Ein andres Volk und andre Sitten walten dort, eine andre Sprache und andres Leben, Faulheit, Vergiftungen und Meuchelmorde, selbst von Priesterhand c) verübt, überhaupt ein gräulicher Volkszustand, der in Justus Tomasius (Doctors Westphal in Rom) Spaziergang durch Kalabrien und Apulien (1828) und in den Memoires et Lettres de Paul Louis Courrier (de Méré, auch 1828) herzerhebend geschildert wird.

Wie jene Weltmacht und Herrlichkeit ist auch der Cursus publicus der Kaiser spurlos verschwunden, an seiner Statt sind die Postanstalten in der Lombardey die einzigen, welche zum Theil dem Bedürfniß zusagen, in den übrigen Staaten aber sind sie schlecht und unzureichend, kaum des Daseyns werth.

Woher auch Briefwechsel, Reisen und Postgüter — diese Quellen des Post-Ertrags und Veranlassung zum Errichten der Postanstalten — da mit dem Falle Venedigs, Genua's und Pisa's zugleich das rege Leben, die Kraft und Thätigkeit und mit ihnen der Einfluß und Wohlstand jener Städte sanken, welche in und nach den Kreuzzügen und zur Zeit der Entdeckung Amerika's mächtig den Handel lenkten und reich und gebietend das ganze Mittelmeer und die Levante ihr Eigenthum nannten.

Jetzt ist in diesem weithin gedehnten Italien, als festes Land 4611, und mit den Inseln 5601 Quadratmeilen enthaltend, das Postwesen gerade wegen der vielen kleinen Staaten zerstückelt und

---

c) Einer der größten Banditenhäupter in Kalabrien und den Abruzzen, war der Priester Ciro Annichiarico, der im Verhör freimüthig gestand, 70 Personen — darunter die ganze ihm verhaßte Familie [illegible], bis auf einen [illegible] Gesetzten, — eigenhändig ermordet zu haben. Er ward 1519 hingerichtet. [illegible]-Zeit. d. J. Nr. 41.

jeder Zahlungssatz abweichend. Zur Uebersicht im Allgemeinen möge das Nachfolgende gereichen f).

Eilwagen sind errichtet:

von Mailand über Udine, Treviso, Vicenza nach Triest und Wien, über Padua nach Venedig, und einer nach Bregenz,

" Mantua über Verona (6 deutsche Meilen) nach Roveredo — und Ferrara (16 d. M.),

" Venedig nach Treviso (hier in den Cours von Mailand) — nach Ferrara (20 d. M.) und Rom — und nach Triest (30 d. M.) über Treviso und Palma,

" Rom über Bologna nach Ferrara (21¾ d. M.) in die Straßen nach Mantua und Mailand, nach Venedig und Wien.

Post-Couriere oder Fahrposten Brocaccj, Postwagen)

von Mailand nach Verona (28 d. M.) und Mantua (25½ M.),

" Florenz nach Pisa (12 d. M.), 2-, 3- auch vierspännig, nach der Anzahl der Passagiere,

" Rom über Bologna nach Ferrara (21¾ M.) neben der Schnellpost — nach Terracina (21 M.), über Capua nach Neapel — und nach Aquapendente,

in Sardinien, Malle-Posten, gleich denen in Frankreich (Corrieri, Courierposten),

im Königreich Neapel sind Postwagen auf allen Haupt-Seitenstraßen für Reisende, Geld- und Paketsendungen,

in Sicilien dagegen sind weder fahrende, noch Extra-Posten, die bedeutendsten Städte liegen am Meer und unterhalten die Verbindung durch Schifffahrt.

Diligencen sind allgemein in Italien, theils landesherrlich, theils Privat-Fuhrwerke, Beide haben in der Regel eigene Stationen, und fahren stets einen bestimmten Weg. So bestehen Diligencen auf allen Routen in der Lombardey, auch auf den Seitenstraßen, ferner

von Bologna nach Modena — von Rom nach Neapel, Viterbo, Civita vecchia, Frosinone, Tivoli und Subiaco, und Terracina — von Fuligno nach Perugia,

---

f) Aus dem neuesten trefflichen Werke und geographischen Post-Handbuche; Der Reise-Secretär von Franz Raffelsperg, Official bei der k. k. Haupt-Direction der fahr. Posten in Wien, 1829 und 1830.

von Florenz Privatwagen nach Pisa, Livorno, Pistoja, Lucca, Perugia und Bologna,
= Neapel gehen vier Hauptstraßen, die apulische, kalabrische, die nach Rom und in die Abruzzen,
in Sardinien und den Herzogthümern sind nur Privat-Diligencen im Gange, wohin man will.

Extraposten sind nur im Lombardisch-Venetianischen wohlgeordnet, für 2 Pferde werden 6 fl. 2 Kr., Trinkgeld 1 Lire u. s. w. gezahlt. Im Kirchenstaat, in den Herzogthümern und im Königreich Neapel können die Extrapost-Reisenden fahren oder reiten. Die Zahlungssätze sind sich ziemlich gleich.

Stafetten werden ebenfalls abgesendet, man bezahlt für das Pferd und die Post (2 Meilen) in der Lombardey 1 fl. 32 Kr. — im Kirchenstaat 60 Bajocchi — in Toskana 7½ Paoli — in Sardinien 3 Fr. 50 Cent. — in Neapel 80 Grani — in den Herzogthümern 4 Paoli (17 gr. 8 pf.) auch 5 Lire (1 Thl. 7½ Gr.).

Dampfschiffe fahren auf dem Lago maggiore von Sesto Calende nach Magadino in der Schweiz — von Domaso nach Lecco und Como — auf dem Lago di Garda — als Wasserpost von Mantua nach Ponte San Maria Maddalena am linken Po-Ufer, (15 deutsche M.) — von Venedig nach Padua (8¾ d. M.) — nach Rovigo 7¼ d. M.) — nach Chiozza (3¾ d. M.) — nach Ponte S. M. Maddalena (9½ d. M.) — nach Mestre oder Fusina (2 M.) — nach Ferrara und Ankona in 8 St. — Ponte Lago Scuro am Po vorbei, — nach Pavia in 40 St. — nach Triest in 10 St. — von Piombino nach Porto Ferrajo auf Elba — von Neapel nach Palermo in 26 St.

Paketboote, von Genua nach Sicilien und Neapel in 3—6 Tagen — nach Capraja (Insel) in 3 T. — nach Malta monatlich einmal in 13—15 T. — von Mailand nach Turbigo in 13 Stunden — nach Concesa in 12 St. — nach Pavia in 6 St. — von Mantua nach Ferrara in 25 St.

Die Ober-Aufsicht und Leitung der Postanstalten ist in jedem Staate Italiens einer eigenen Behörde anvertrauet. Die im Lombardisch-Venetianischen Königreich stehen unter der allgemeinen Hofkammer in Wien — die in Tos-

kana unter der General-Post-Intendanz in Florenz — im Königreich Neapel unter der General-Post-Direction in Neapel — in Sardinien unter der General-Direction in Turin — im Kirchenstaat unter der General-Intendanz in Rom. Die Herzogthümer haben ihre landesherrliche, unwichtige Post-Direction in ihrer Hauptstadt.

Die Briefe werden durch Reit- und Fahrposten in einem zweirädrigen Kabriolet (Sedia) befördert, das zwei Sitzplätze, den einen für den Postillon, den andern für einen Reisenden enthält. Die Postillone sind in der Regel flink und dienstfertig, aber unverschämt im Fordern, wie überhaupt der Italiener. Mit der Cambiatora, einem Postfuhrwerk für 2 Personen und stehenden Preis, fährt man nur langsam, kaum etwas schneller als im gemächlichen Schritt, auch nur bei Tage. Man zahlt 5¼ Lire (1 Thlr. 23¾ sgr. preuß.) für ein Zugpferd, oder ein gesatteltes Pferd zum Reiten. In Rom und andern großen Städten Italiens giebt es keine auf öffentlichen Plätzen bereit stehende Wagen.

---

Als Zugabe möge die Bemerkung folgen, daß die Postbeamten in Italien in der Gabe der Deutlichkeit und im freimüthigen geraden Sinn ihren Amtsgenossen in England und manchen andern Staaten keineswegs nachstehen. In Mailand z. B. wird viel deutsch gesprochen. Der bekannte verstorbene Seume, auf seiner Reise nach Syrakus, redete einen dortigen Postbeamten deutsch an. Dieser antwortete gemüthlich und unbefangen: „Jo „non sono un asino, per ruggire tedesco (ich bin nicht so ein „Esel, um deutsch zu brüllen). Es ist die Sprache ihres „Landesherrn," entgegnete Seume. Betroffen verstummte der Italiener.

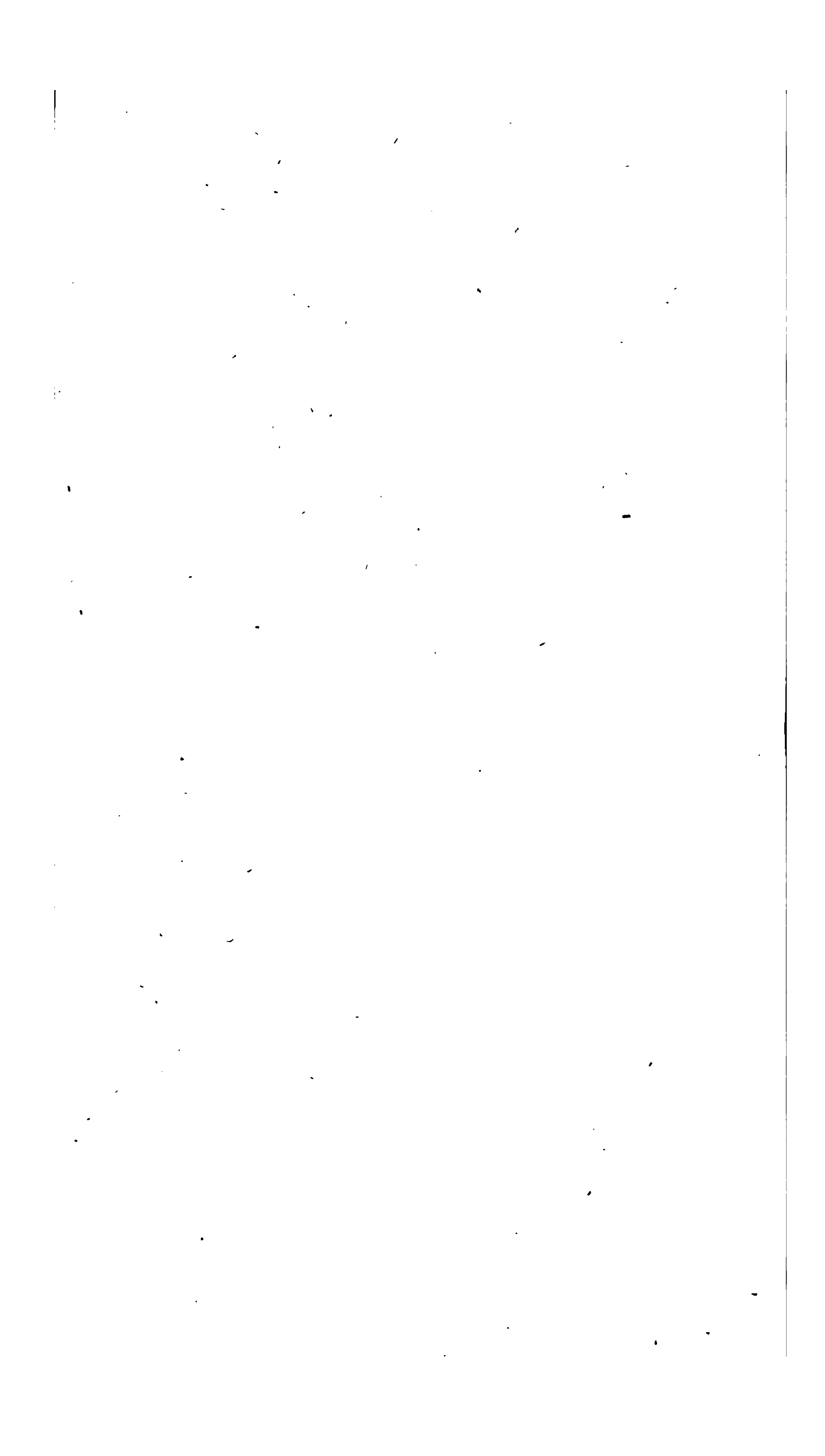
# Zweite Abtheilung.

Ueber

# Posten

und

# Haupt-Poststaaten.



# Erster Abschnitt.

## Ueber Posten.

### §. 1.
### Ueber die Benennung: Post.

Die meisten Schriftsteller, wenn sie von Posten reden, leiten das Wort und die Bedeutung: Post von dem lateinischen Positum und Posita, verkürzt in Postum und Posta, ab. Virgil g), am häufigsten aber Lucretius h), schreiben des Versmaaßes wegen: repostum, disposta und posta, was einen Standort hat, wie z. B. posita statio, zusammen gezogen poststatio, das Untergestell einer Säule ꝛc. ꝛc., woraus denn Poststation gebildet seyn soll.

Fast in allen Sprachen Europa's ist das Wort und der Begriff: Post in vielen Bedeutungen vorhanden, wie uns die Wörterbücher belehren. In Deutschland z. B. sagt man im militärischen Sinn: der Posten, die Post oder Schildwache, einen Posten behaupten ꝛc. — in amtlicher Beziehung: einen Posten (ein Amt) bekleiden ꝛc. ꝛc. — im Geldverkehr: eine Geldpost, Schuldpost ꝛc. ꝛc. — im gemeinen Leben: Postenträger, als Be-

g) Aeneide: lib. I. v. 26. stabat alta mente repostum etc. lib. VI. v. 24. subpostaque furto etc. etc.

h) de rerum natura, lib. I. v. 47 et 1057. — lib. III. v. 347. 871. 885 etc. etc.

zeichnung eines Klätschers. So beinahe mit einigen nämlichen Bedeutungen in Frankreich, Dänemark, Schweden, Polen, England &c. &c.

Die Frage bleibt beachtenswerth: Ob nicht eigenthümliche Dialecte die Verwandlung und den Namen hervorbrachten? Es scheint so, da in allen Sprachen Europa's das lateinische Wort: Posta oder Posita das Grundwort mit Veränderung der Endsilbe ist; denn diejenige Anstalt, welche man mit dem Ausdruck: Post bezeichnet, wird überall so benannt. Portugiesisch: a Posta — spanisch: la Posta — französisch: la Poste — englisch: Post — holländisch: de Post — italienisch: la Posta — schwedisch: Post — dänisch: Posten — polnisch und russisch: Poczta (Potschta).

Die gleiche Benennung in allen diesen Sprachen deutet auf einen gemeinsamen Ursprung, der höchst wahrscheinlich in Italien zu suchen und aus dem Lateinischen — der Grundsprache — entnommen worden ist, ohne daß darum die ersten Posten dort entstanden sind. Die oft sehr seltsamen Meinungen einiger Etymologen, z. B. die Ableitung von Potestas &c. &c. werden hier übergangen, weil sie nichts entscheiden.

Auch beim Postwesen wird das Wort: Post in mehrfacher Bedeutung genommen, und zwar

als die Anstalt selbst, z. B. fahrende, reitende, Kariol-, Boten-, Schnell-, Eil- &c. &c. Posten,

als den Ort, das Gebäude, worin die Annahme, Aushändigung der Briefe, Pakete &c. und die Abfertigung der Posten geschieht, und

in Süddeutschland, dem Taxischen Postgebiet und in Frankreich wird die Wegelänge von einer Station zur andern durchgehends Post genannt, z. B. ½ Post beträgt 1 Meile, une lieue, — 1 Post 2 Meilen, 1¼ Post 2½ Meile u. s. f.

Vor 2- und 3 hundert Jahren war auch das von Post gebildete Zeitwort: Postiren sehr gebräuchlich, d. h. frische Pferde zur Weiterreise nehmen i). Auch in den neuern Zeiten

---

i) Daher lieset man in alten Geschichtsbüchern, z. B. vom römisch-deutschen Könige Ferdinand — nachmals Kaiser Ferdinand I., Bruder und Nachfolger Karl V. — er habe „selbst vielmals postirt", um den Passauer Vertrag (pacem religiosam) 1552 zum Stande zu bringen. (Cyprian Geschichte der Augsburgischen Confession. S. 227).

steht in manchen Verordnungen und in derselben Bedeutung: Postiren, z. B. in der Lippe-Detmoldschen Extrapost-Verordnung v. 29. Junius 1830. §. 2.

---

## §. 2.

### Wie und Wo entstanden die Posten?

Der Ursprung aller Sendungs-Anstalten — wenn man sie Posten nennen will — ist, meines Bedünkens, in wenigen Worten anzugeben:

er lag in dem Bedürfniß.

Aus dieser und keiner andern Ursache scheinen wohl alle Einrichtungen hervorgegangen zu seyn, die jedes Volk nach seiner Weise und Ansicht traf, ohne das Vorbild von einem Nachbar- oder entlegenen Staate zu kennen und zu nehmen.

Fast alle Meinungen von dem Erfinden oder Entstehen der Posten beruhen auf dem Umstande, daß Niemand deutlich erklärte, oder eigentlich wußte, was er unter Posten verstehe. Alle kommen indessen, ohne es wörtlich zu sagen, dahin überein, daß die Anstalten, welche Briefe durch bestimmte, d. h. eigends dazu bestellte Leute besorgen lassen, Posten gewesen sind und genannt werden müssen, ohne das Wesen, das Eigenthümliche der Verfassung, welche wir Posten heißen, weiter zu kennen. Aus dieser Unkunde entstand denn auch der Glaube, daß die Posten da oder dort erfunden und eingeführt worden sind. Die bedeutendsten Schriftsteller seit dem 16ten Jahrhundert setzen den Ursprung unsrer Posten in die Einführung der Taxisschen-(Reichs-)Posten, bestimmter gesagt, in die Einrichtung der Anstalt des Franz von Tassis im J. 1516, durch reitende Boten Briefe von Brüssel durch Deutschland nach Wien und Italien zu befördern. Reitende Boten — nicht Posten — wurden sie jedoch damals vom Gründer selbst und noch einige Zeit nachher so benannt, bis der Name: Post aus Frankreich sich auch nach und nach im benachbarten Deutschland einbürgerte.

Andre nennen Ludwig XI. von Frankreich, wegen der eingeführten Couriersendungen. — Viele den Imperator Augustus, wegen Errichtung des Cursus publicus. — die Meisten den Per-

ser=König Cyrus, ebenfalls wegen veranstalteter Couriersendungen, sämmtlich auf bestimmten Stationen, als Erfinder der sogenannten Posten. Daß aber auch Cyrus — als der Aelteste dieser Regenten — nicht der Erfinder des Courier= und Staatsbotensendens sey, wie Herodot und Diodor sagen, und deren Verehrer bis zur jetzigen Zeit ohne weiteres Forschen blindlings glauben und behaupten, sondern daß die Chinesen und Japaner Jahrtausende und Hunderte vor Cyrus dieselben Sendungen eingeführt hatten, ist in den Kap. 3 und 4., S. 21 und 23, und Kap. 7., S. 41 vorgetragen worden.

Diesen Behauptungen entgegen ergeben die bisher unbenutzten, im Archiv zu Königsberg in Preussen noch aufbewahrten Original=Schriften jener Zeit,

daß die Posten, im eigentlichen Sinn des Worts und nach dem Wesen als: Sendungs=Anstalt für Jedermann, und wunderbar! schon den jetzigen Formen ähnlich,

**im 13ten Jahrhundert und zwar im Jahr 1276 zuerst von Deutschen, namentlich von den Marianer= oder Deutschen Ordensrittern zu Marienburg in Westpreussen erfunden und eingeführt worden sind.**

freilich, wie alle neue Einrichtungen; als Stoff zur Ausbildung, die—wohl zu beachten,—noch jetzt keineswegs vollendet ist, sondern fort und fort fast in allen Gebieten Deutschlands weiter schreitet.

Der Beweis und die Angabe der Quellen stehen ausführlich in dem Kapitel 3. §. 4., Preussen.

Nach diesen Rittern erscheint im folgenden Jahrhundert auch England als Erfinder und Besitzer von Postanstalten. Denn in den Verordnungen Königs Eduard III. (1327—1377) wird der Posten gedacht, also 80—100 Jahr vor Ludwig XI., und Eduard IV. (1461—1483) legte Posthäuser d. h. Pferdewechsel, Post=Stationen, von 20 zu 20 englischen, oder von 4 zu 4 deutschen Meilen an (s. Kap. 13., England). Folglich 240 Jahr in Preussen, 170 Jahr in England und in einigen Staaten Deutschlands zur Zeit der Hansa, vor den Taxisschen Anstalten im J. 1516.

Durch diese begründete Angabe der wahren Ursprungszeit unsrer Posten — in der vollen Bedeutung des Worts

und Wesens — ist jener veraltete dreihundertjährige Glaube an die Schöpfungen der vermeintlichen Postanstalten durch Cyrus, August und Ludwig XI. und an die Erfindung des Franz von Taxis, aufgelöset, und

**eine neue, durchaus beglaubigte richtige Erkenntniß von dem Entstehen und dem Anfange der Posten,** bestimmt und festgestellt worden.

---

## §. 3.

## Was sind Posten?

Seit dem 16ten Jahrhundert wurden alle Arten des Brief-Ueberbringens, mit Einschluß der vor Jahrtausenden, mit der Benennung: Posten beehrt, weil man die Sendungsweise nicht anders zu bezeichnen wußte. Jeder verstand den Ausdruck und gebräuchlich gewordenen Namen, oder lernte ihn doch kennen. Eben darum ging und geht man noch jetzt so weit, von Ruf-, Schrei-, Feuer-, Schwalben-, Tauben- k), Ochsen-, Esel-, Hunde- l) rc. rc. Posten zu sprechen und zu schreiben, ohne an die verständlichen und richtigen Benennungen: Signale, Zeichen, oder Briefbringer zu denken, oder, beim Mangel eines alles umfassenden Worts, zu umschreiben. Man glaubt, durch das Wort: Post sey genug gethan, um sich — passend oder nicht — verständlich auszudrücken und die Sache entsprechend zu bezeichnen.

Viele sind der Meinung, daß eine Anstalt, welche Briefe durch besondre, bestimmte Personen befördern lasse und den Um-

k) Die Griechen benutzten abgerichtete Tauben zu Briefträgern, auch Anakreon (531 J. v. Chr.) besingt sie. Im Kreuzzuge 1171 hatten die Araber dergleichen, und Sultan Mureddin ward dadurch von den Bewegungen der Kreuzfahrer schnell unterrichtet. Die alten Vögelkenner kannten die Columba tabellaria besser, als die neuern Ornithologen, sie war ebenfalls in Deutschland unter dem Namen: Bancadette, auch Brieftaube berühmt und geschätzt. Diese fliegende Boten sind seit einigen Jahren bei wichtigen Speculationen, zum Ueberbringen der Börsen-Courszettel rc. rc. in England, Frankreich und Holland oft gebraucht worden. Eine der schnellsten flog von London nach Antwerpen (in gerader Linie 43 deutsche Meilen) in 5 ½ Stunden, eine Rivalin von Paris nach Amsterdam (59 deutsche Meilen) in 24 Stunden.

l) Benennungen nach dem vorgespannten Zugviehe, wie bei den Römern und noch jetzt in Spanien und Italien.

ständen angemessen, eingerichtet sey, das Wesen der Posten enthalte, folglich auch die Benennung: Post, führen müsse. Man kann hierauf einwenden: Kein Magistrat und Gutsbesitzer, auch keine Gerichtsbehörde ꝛc. ꝛc., welche bestimmte oder Amts-Boten zu Fuß, zu Pferde oder fahrend an festgesetzten Tagen und Stunden auf die nächste Postverwaltung senden, um Briefe, Gelder und Pakete hinzubringen, oder abzuholen, wird dies Besorgen im Ernst eine Post, und die Botenläufer, Reiter oder Kutscher Postillone benennen, was doch der Einrichtung, dem Zwecke, und dem Beobachten der Posttage und Poststunden nach, eher passend seyn würde. Niemand kann und wird dies Bringen und Holen als ein Postwesen anerkennen.

In einer andern Ansicht liegt die häufig ausgesprochene Meinung: daß unser Postwesen nichts weiter als die Ausbildung eines vormaligen ersten rohen Entwurfs sey, mithin seyen die Karavanen und andre Sendungsmittel in der Urzeit der Grundstoff aller Posten. Es ist doch eine mißliche Sache mit dem Gleichstellen, was dem Aeußern nach ähnlich scheint, kann seinem innern Wesen nach verschieden seyn und unbekannte Umstände führen zu falschen Schlüssen. Dies ist der Fall mit dem Postwesen, das mit den Sendungs-Anstalten voriger Zeit nicht einmal die entfernteste Aehnlichkeit hat (s. folg. §.).

Beharrt man jedoch bei der Meinung, daß jede Anstalt zum Briefsenden, überhaupt Briefbestellungen, den Begriff einer Post in sich schließen: so folgt aus dieser Behauptung:

> daß das Postwesen schon im grauen uns unbekannten Alterthum vorhanden war, mithin Posten eines der ältesten Institute auf unsrer Erde sind.

Diesen Satz wird schwerlich Jemand als richtig einräumen, weil er die Versicherung aller Schriftsteller und Gläubigen widerlegt, daß Cyrus, Augustus, Ludwig XI. und Franz von Taxis — jeder auf andre Weise — die Erfinder des Postwesens gewesen sind.

Die von dem v. Beust im I. Band des Postregals, Abschn. I. u. II. vorgetragenen Meinungen vieler Schriftsteller über das Wesen unsrer Posten, enthalten den Beweis, daß die sämmtlichen Verfasser als Zuschauer und Beobachter den Gegenstand nicht in seinem Innern kannten und nur das sahen und sagten, was Jeder täglich sieht und sagt.

So viel im Allgemeinen.

---

Ich

Ich gehe nun über zur Beantwortung der Frage:

Was sind Posten in ihrem Zweck und Wesen?

Deutschland, das von allen Reichen das einzige ist, in welchem alle Arten von Posten vorhanden sind, entscheidet:

der Zweck des Postwesens ist, durch die Beförderung des Briefwechsels den Handel und Verkehr im Innern des Landes und mit auswärtigen Staaten zu erleichtern, Kenntnisse und Wissenschaften, mithin Kultur und Civilisation durch schriftliche Mittheilungen zu verbreiten, wohlfeil, schnell und sicher Nachrichten erhalten und geben zu können, und dem Betriebe der Staats- und Privat-Geschäfte, und jedem Einwohner nützlich zu seyn.

Die Postanstalten gehören folglich der gesammten Nation, allen Staaten, überhaupt Jedem an, und werden entsprechend und segensreich, wenn sie als Beförderungsmittel des Wohls der Unterthanen von der Staatsregierung begünstiget, und vervollkommnet werden, auch dem Bedürfniß der Bewohner angemessen eingerichtet sind.

Um aber jene Absichten und Forderungen zu erfüllen und das Ziel zu erreichen, gehören zum Wesen der Posten in seinen einzelnen Theilen:

eine festgesetzte Abgangs- und Ankunftszeit, um Ordnung im Geschäftsgange eines jeden Correspondenten zu sichern,

ein Wechseln der Menschen (Postillone) und Gespanne in bestimmten Oertern, Stationen genannt, um den Lauf und die Beförderung nicht zu verzögern, und zu hemmen,

geregelte vorgeschriebene Zahlungssätze,

eine vom Regenten angeordnete Geschäftsführung durch vereidete Beamten, — und

Vorschriften über die Pflichten der Postbeamten und die Obliegenheiten des Publikums gegen die Postanstalten.

Aus allen diesen ergiebt sich nun der umfassende Begriff im engern Sinn:

die Posten sind eine Staats-Anstalt für Jedermann zum Reisen und Versenden.

Wie die Ausführung geschieht, gehört zu den Postgeschäften und Einrichtungen, worüber dies Werk keine Nachricht und Be-

lehrung darbieten kann, darum nicht, weil jeder der vielen Post-staaten nach eigenen Ansichten und Methoden handelt, obgleich sie insgesammt jenes Ziel vor Augen haben und erreichen. Uebrigens sind die Grundsätze und Anweisungen für Reisende und Correspondenten in den herausgegebenen Postbüchern, sogenannten Postberichten und Notizen eines jeden Poststaats enthalten. Auch müssen diese Nachrichten aus dem Grunde wegbleiben, weil die Postanstalten (Post-Verwaltungen, Postcourse und Poststationen ꝛc. ꝛc.) einer steten Abänderung unterworfen sind, mithin schon beim Erscheinen des Buchs, die Anzeigen unzuverlässig und unrichtig seyn würden und seyn müssen.

---

## §. 4.

## Folgerung.

Die im vorigen Abschnitt gegebenen geschichtlichen Mittheilungen über die Briefsendungsarten in den vergangenen Jahrtausenden und die vorstehende Erläuterung von dem Wesen und der Bestimmung unsrer Posten, beweisen, daß in den Staaten der Vorzeit

*a*) nur reitende und Fuß-Boten die landesherrlichen Briefbestellungen besorgten. Der Cursus publicus der Römer, z. B. auf welchem die Reisenden und Eilboten fortgebracht wurden, war demnach weder eine fahrende, noch reitende, oder Extrapost. Boten und Reisende fuhren und ritten umsonst, auf des Monarchen Kosten,

*b*) daß die Sendboten nicht zu bestimmten Zeiten, sondern gelegentlich, bei Ereignissen ꝛc. ꝛc. abgeschickt wurden, und

*c*) sie nur allein zum Gebrauch des Regenten vorhanden und bestimmt waren, auch kein Unterthan öffentlich daran Theil nehmen durfte.

Diese Einrichtungen mit dem Postwesen im ganzen Europa — die Türkei ausgenommen, wo keins besteht — auch mit denen in Nord- und Mittel-Amerika verglichen, werden überzeugen, daß auch nicht Eine in der Vorzeit, sogar nicht einmal das Courier- oder Botensenden auf eine heutige Post-, Courier-, oder Stafetten-, Extrapost-, Fußbotenpost- und Vorspann-Anstalt paßt und jene ganz etwas anders waren. Eben darum, wenn

man die Begriffe nicht verwirren will, können die Sendungsarten früher Zeit keinesweges Posten genannt werden.

Wie denn? wird man fragen.

Meines Bedünkens: die Sache benennen, wie sie war und noch jetzt fast im ganzen Orient besteht, nämlich:

Eil- oder Staats-Boten der Perser, Hebräer, Griechen, Chinesen, Japaner 2c. 2c.

Von den Römern aber behält man das unübersetzbare, der damaligen Einrichtung nicht einmal anpassende Cursus publicus, oder: der römische Cursus bei, weil im Deutschen so wenig, wie, meines Wissens, in einer andern Sprache ein entsprechender, das Ganze umfassender Ausdruck vorhanden ist; denn selbst die Benennung: Couriere — die ich, der Verständlichkeit wegen, als Nothbehelf gebrauchte — würde in heutiger Bedeutung unrichtig seyn.

Gerade wie die deutschen Amtsbenennungen im Postwesen: Schaffner, Schirrmeister, Postwärter, Wagemeister, Posthalter 2c. 2c. wörtlich unübersetzbar in fremde Sprachen sind, und Amt und Name unkenntlich bleiben würden. Aus diesem Grunde haben auch die Franzosen (jedoch nach ihrer Mundart geformt) das Vaguemaitre und Posthalter aufgenommen, wie ihre Ordonnances seit 1807 beweisen, als sie mit den Postverfassungen in Deutschland bekannter geworden waren.

# Zweiter Abschnitt.

## Haupt-Post-Staaten.

Die Reiche, in welchen das Postwesen am meisten ausgebildet worden ist, sind Deutschland im Allgemeinen, und darin als Haupt-Postgebiete: Thurn und Taxis, Preussen, Sachsen, Hannover, Braunschweig, Oesterreich, Baiern, Würtemberg und Hessen-Kassel. Beschränkt aber die Reiche Spanien, Frankreich, England und die vereinigten Staaten in Nordamerika. Von jedem besonders.

### Kapitel 1.
### Deutschland.

Julianus Taboëtius (Taboué) Paradoxa Regum — Histoire de France par le père Gabriel Daniel. — Le Quien de Neufville de l'Origine des Postes. — Hassel allgem. europ. Staats- und Adreß-Handbuch 1816. — Straß Geschichte der Deutschen. — Menzel desgl. — C. G. Vischer allgem. geschichtl. Zeittafel rc. v. Beust Post-Regal. — v. Meyer u. v. Gundling Westphälische Friedens-Unterhandlungen. — Frisch Electa juris publici. — J. P. de Ludwig Opuscula miscella Tom I. lib. II. — Schmalz Handbuch des teutschen Staatsrechts. — Pütter Literatur des teutschen Staatsrechts. — Posselt desgl. — Häberlin desgl. — J. J. Moser desgl. und dessen kleine Schriften. — v. d. Birchden Bericht über das Reichs-Postwesen 1598—1610. — Würtembergische Deduction 1710. — Zeitschrift für das Postwesen 1820. — Zeitschriften alter und neuer Zeit. — Acten und Urkunden, Patente, Mandate, Bestallungen und diplomatische Handschriften.

### Im Allgemeinen.
### §. 1.
### Einleitung.

Vor tausend und zwei und dreißig Jahren lagen Deutschlands nördliche Gebiete noch in Rohheit, im steten Kampfe mit

einander und im wilden Widerstreben gegen Gesetze und Christenthum.

Im Süden herrschte Karl der Große, zugleich über einen Theil Spaniens, über Frankreich, Hungarn, Ober- und Mittel-Italien durch Schwert und Gesetze, Statthalter, Beamten, ehrwürdige Bischöfe und Gottgeweihete, die sich beeiferten, durch das heilige Wort des Friedens die unruhigen unfreundlichen Gemüther zur Sittenbesserung zu führen. Mächtige Vasallen, wie Baierns Herzog Thassilo, die Fürsten in Oesterreich, Franken, Schwaben und Thüringen gehorchten nur gezwungen, ihre wachsenden Kräfte droheten, dem Oberhaupte Deutschlands einst furchtbar zu werden.

Um überall zu walten, die Völker zu regieren, die störrigen Vasallen, besonders in Italien, im Gehorsam zu halten, die stets rüstigen unbändigen Sachsen zu zügeln und die Unruhen gleich beim Ausbruch zu dämpfen, mußten seine Befehle an die Statthalter und Heerführer, und seine Schreiben mit der Einberufung zu den häufigen Raths-Versammlungen und Concilien, schleunig ergehen, und eben so die Nachrichten seiner Getreuen und die Berichte der Regierungen und Beamten schnell und ungehindert an den Kaiser gelangen.

Dies zu erreichen, benutzte, oder erneuerte vielmehr Karl eine Anstalt, welche Jahrhunderte vor ihm bei den Römern im Gebrauch gewesen war. Er ließ nämlich Courierstraßen von Deutschland — wo er vorzüglich verweilte — nach Italien, und durch Frankreich nach Spanien einrichten, wie bewährte Schriftsteller, Taboëtius, de Neufville, Daniel m) ꝛc. ꝛc. bezeugen:

„der ganze Tag ging fast hin mit Befehl ertheilen, Couriere „anzuhören und abzufertigen, mit den Ministern Unter„redungen (Vorträge) zu halten" ꝛc. ꝛc. Ce fut en 807 que „l'Empereur Charlemagne après plusieurs conquestes esta„blit trois postes sur trois routes différentes et mesmes „aux depens de ses peuples. L'une après avoir subjugué „l'Italie, l'autre, après avoir reduit l'Allemagne, et la der„nière, après avoir sousmis une partie de l'Espagne" etc. etc.

m) Taboëtius pag. 112. — le père Gabriel Daniel, Tome II. page 384. — de Neufville liv. II. page 63.

Eginhard n) sein Kabinets-Secretär und Schwiegersohn, gedenkt in vita Caroli Magni dieser Staatsboten nicht, wahrscheinlich, weil ihm dies Senden, als allgemein bekannt, nicht des Bemerkens im Herrscherleben wichtig scheinen mochte.

Diese Courier-Ritte waren zwar zum Theil dem römischen Cursus publicus gleich und ganz auf des Kaisers Kosten im Gange, aber die Unterthanen konnten auch ihre Sendschreiben für ein dem Courier gegebenes geringes Briefgeld mitschicken.

Mit Karls Tode sanken die Macht und Hoheit der folgenden Kaiser seines Stamms. Die Großen des Reichs sicherten und erweiterten nach Umständen ihre Landesgränzen auf Kosten ihrer schwachen Nachbarn und gründeten im voraus die Unabhängigkeit vom kaiserlichen Hofe und die Selbstständigkeit ihrer Nachkommen. So war es, als Heinrich und Otto die Ersten (919 und 936) die Regierung des deutschen Reichs übernahmen. Ihre Tugenden wirkten keinesweges auf den stolzen hochfahrenden Geist des Adels, dessen Vorbild wieder auf das gemeine Volk wirkte, das zudem von der unwissenden Clerisei im Druck und finstern Aberglauben festgehalten wurde.

---

n) Eigentlich Einard, Geheimschreiber und, als trefflicher Baumeister, Ober-Aufseher der kaiserlichen Häuser. Er ist der älteste deutsche Geschichtschreiber, wurde 25 Jahr nach Karls Tode (814), Benedictiner Mönch, bald nachher Abt des von ihm erbauten Klosters Seligenstadt und starb im Jahr 839. (Convers. Lexikon B. III. S. 351). Jöcher sagt im Gelehrten-Lexikon S. 851: im Jahr 843, also 4 Jahr später. — Einem zufälligen Gedanken Alcuins zufolge, wurden die Gelehrten an Karls Hofe mit einem andern Namen bezeichnet. Der Kaiser selbst hieß David, auch Salomo, Alcuin erhielt den Namen Flaccus (Horazens Zunahme), und Eginhard die beiden Benennungen: Beseleel — auf deutsch: Im Schatten oder Schutz Gottes, in der Bibel: Bezaleel (2. B. Mose, Kap. 35. v. 30, und Kap. 36), Name des Haupt-Baumeisters der Stiftshütte — wegen seiner Kenntnisse und Erfahrung in der Architectur, und als zweiten Namen: Calliopius, seines schönen Styls wegen. Mit diesen beigelegten Namen, nicht den wahren, unterschrieben diese und alle im Verein stehende gelehrte Männer auch ihre vertraulichen Briefe und literarischen Aufsätze. (Histor. Taschenb. von F. v. Raumer für 1832, S. 367 u. f.) — Jener Bundesstifter Alcuin war des Kaisers innigster Freund und Jugendlehrer, den ihm Offa, König der Mercier, (zu den sieben angelsächsischen Staaten in England gehörend), überlassen hatte. Alcuin erhielt die Abtei St. Martin von Tours und andre Pfründen, rieth auch dem Kaiser zur Errichtung der Universitäten in Paris und Pavia. Der Hochgeachtete starb 804, zehn Jahr vor seinem kaiserlichen Freunde.

## §. 2.

## Botenwesen. Ursprung und Ausbildung.

Da das Courierwesen den Kaisern viel kostete, nichts einbrachte und jeder hohe Theilnehmer kostenfrei war: so ließen die Monarchen höchstwahrscheinlich jene Anstalt nach und nach eingehen, denn sie sandten in dringenden Fällen entweder eigene Boten ab, oder schickten ihre Briefe, Mandate rc. rc. durch die Boten der Fürsten und Stände von Stadt zu Stadt weiter ins Reich. Auch bei Feldzügen, und wo der Kaiser einen Reichstag hielt, ließen jedesmal diejenigen Reichsstände, in deren Gebiet der Reichstag gehalten wurde, oder der Regent das Hoflager verlegt hatte, die Botengänge auf ihre Kosten besorgen. So melden die Nachrichten vieler alten Geschichtschreiber, freilich nur nebenher mit wenigen Worten, als von einer gar nicht merkwürdigen Landessache, z. B.: „**Briv- auch Bryff-Poten seyndt fürder gangen gen Augspurg**" rc. rc. (Brief-Boten sind weiter gegangen nach Augsburg).

Die Kaiser konnten sich wenig um Handel und Gewerbe bekümmern, sie hatten vollauf zu thun, ihr Ansehn gegen die geheimen und offnen Angriffe der Großen ihres Reichs zu behaupten und die Mindermächtigen zu zügeln. Desto eifriger nahmen sich die Fürsten und Edlen der Handelsleute an, weil sie, außer dem Naturalien- und baaren Ertrag ihres Landes, das Kaufmannswesen als eine Fundgrube betrachteten, aus der auch ihnen billigerweise ein Theil zukommen müsse, den sie in der Regel selbst bestimmten, dafür, daß die Güterfrachten und reisenden Krämer — soweit sichs thun ließ — ungeplündert durch das Gebiet kommen konnten, was in der Rittersprache: ehrsames Geleit genannt wurde. Denn Bewaffnete, die auch angemessen bezahlt werden mußten, begleiteten den Wanderer oder die Fuhre, gerade wie in Arabien unter der Obhut eines überreichlich beschenkten Emirs und dessen Leute.

Andre Ritter und Edle, manche nur beschränkt auf ihre Felsenburgen, oder geringhaltige verschuldete Stammgüter, fanden es kürzer und einträglicher, auf eigene Hand das Raubsystem, die Selbsthülfe und das Faustrecht unverdrossen auszuüben. In dieser alten goldnen Zeit brachte Ein glücklicher Fang oft viel ein, denn das hochgesteigerte Lösegeld der im Burgverließ gefesselten Kaufleute, die durch Hunger, Einsamkeit und Finsterniß sehr

bald weichmüthig gemacht wurden, und der Gewinn aus dem Verkauf der geraubten Waaren — zu denen sich immer redliche Abnehmer fanden — füllten die leeren Truhen und Seckel, und reichten hin, die Kosten für die Zechgelage zu decken, die Töchter mit einem Brautschatz auszustatten, auch die Raufereien und jeden Unfug mit Anstand auszuführen. Die Moralität eines solchen Junkers, der sich auf seinem Bergneste sonnte, wich freilich von den Grundregeln des heutigen Landrechts ab.

Zu diesem Anlockenden gehörte, daß im frühen Mittelalter fast gar keine Brücken und Landstraßen vorhanden waren, die besten standen weit unter den schlechtesten in jetziger Zeit. Die ungeheuren Moräste, die großen dicht verwachsenen Urwälder — in welchen Wölfe, mißmüthige Bären, muthwillige Auerochsen und streitbare Eber sich zu fröhlichen Gefährten aufdrangen — machten das Reisen Einzelner lebensgefährlich. Herbergen unterwegs gab es nirgend, weil keine Reisenden kamen, und wo diese fehlen, bekanntlich auch kein Gastwirth leben kann. Eine Reise aus Schwaben nach Stolpe in Hinterpommern war fast unmöglich, den Unternehmer würde man für einen Abentheurer gehalten haben. Zu den großen Festen, Volksversammlungen und Gerichten fuhren daher im Geleit eines Mächtigen, oder unter dem Schutze des ganzen Volks, die Handelsleute, als freie Leute und wohl bewaffnet, mit ihren Waaren auf der Heerstraße. Diese Wanderungen vertraten gewissermaßen zugleich die Stelle der heutigen Posten, denn die Kaufleute übernahmen Aufträge und brachten münd- und schriftliche Kunde, auch Geld und Pakete an die entfernten Freunde und Bekannten hin und zurück. (G. F. Sartorius urkundliche Geschichte der Hansa. 1830).

Dennoch erhoben sich mitten in dem Gewirre, besonders in den Zeiten der Kreuzzüge, Venedig, Genua und Pisa, und gaben den Städten des nachbarlichen Deutschlands durch Gewerbfleiß und Verkehr ein Beispiel, empor zu kommen und durch einen festen Verein zum Gelingen beizutragen. Deutschlands Kaufleute gewahrten dies. Ihr Unternehmen ward von den Landesherren — die stets Geld brauchten und ihre Nahrungsquelle in dem Wohlstande der Bürger fanden — kräftigst unterstützt und begünstigt. Diese dagegen benutzten mit schlauem Kaufmannsgeiste die Macht und den Schutz der Gebietenden, sich ohne Aufhebens und im Stillen einen gewinnreichen Erwerb zu schaffen, die Städte und Zünfte schlossen Vereine mit den in-

und ausländischen Genossen, gelobten und leisteten gegenseitigen Beistand. Diese Vereine waren die Vorgänger des so berühmt gewordenen Gilde-Vereins oder Hansabundes. Es leuchtet ein, daß solche Unterhandlungen ohne Brief- und Botensendungen nicht geführt werden konnten.

Dreihundert Jahr nach Otto dem Großen bestieg 1273 Rudolf von Habsburg den Kaiserthron, einmüthig gewählt von allen Fürsten, ausgerüstet mit Muth und Weisheit, Kraft und Würde. Er, der Besieger und Unterdrücker der Wegelagerer und Raubritter und Stifter des Landfriedens, beförderte die Wissenschaften und schützte die Gelehrten in der Verbreitung der Kenntnisse und in der Bildung seines Volks. Sprachen-, Erd- und Geschichtskunde fanden überall Aufnahme, besonders am kaiserlichen Hofe, bei den Hohen des Reichs, den Vornehmen und Begüterten, und beförderten im raschen Fortschreiten das Gedeihen und Verbreiten der Geistes-Cultur.

Nun erst wurde es Vielen durch Ansicht, Prüfung und Erfahrung klar, welchen gewichtigen Einfluß Sprachkenntniß und Wissenschaften überhaupt, Handel und städtisches Gewerbe auf den Wachsthum und Wohlstand eines Volkes ausüben.

Gerade in diese Zeit fällt zugleich das Entstehen eines allgemeinen förmlichen Botenwesens in Deutschland, herbeigeführt durch die Nothwendigkeit des Briefwechsels theils der Städte unter sich, theils der Zünfte und Gilden mit denen im In- und Auslande, theils der Einwohner mit den entfernten Befreundeten. Jedoch findet sich weder von dem erneuerten Fortbestehen, noch von dem Aufhören jener Courier-Anstalten Karls des Großen in irgend einem Werke eine Spur und Andeutung, sie müssen folglich nicht mehr im Gange gewesen seyn, wie schon bemerkt worden ist.

---

Einige und dreißig Jahr vor Rudolfs Erhebung hatte sich jedoch im Norden Deutschlands schon eine Art geregelter Botengänge zur Zeit der Stiftung der Hansa, 1241 o) gebildet, beson-

o) S. Convers. Lexikon B. IV. S. 568 Hansa. Dagegen sagt G. F. Sartorius in seinem Werke: Der Anfang des eigentlichen Städtebundes — deutsche Hansa genannt — ist nicht vor dem J. 1310 zu setzen. Der Anlaß und die Benennung sind von den Waaren-Niederlagen der deutschen Kaufleute im Auslande entstanden, also die Begründung

ders als 6 Jahr nachher Braunschweig, bald nachher auch Bremen, dem Verein der damals mächtigen Reichs- und Handelstädte Hamburg und Lübeck beitraten, zum gegenseitigen Schutz und Beistand gegen die Raubritter in Deutschland und gegen die Seeräuber auf der Ost- und Nordsee.

Die in wenigen Jahren dem Bündniß sich zugesellten vielen Städte in Deutschland, Holland, Preussen, Polen, Liefland, sogar in Schweden und Norwegen, mußten sich die Ereignisse und die zu nehmenden Maßregeln schleunig durch öftern Briefwechsel mittheilen, der, oft höchst wichtigen Inhalts, nur durch bestimmte, des Weges kundige, und den Brief-Empfängern bekannte zuverlässige Leute befördert werden konnte.

So ließen Bedrängniß, Vortheil und Bedürfniß, wie im Alterthum und überall und immer, in Staats- und bürgerlichen Vereinen eine Einrichtung entstehen, die nachher zu einer dauernden Anstalt gedieh, sich mehr und mehr ausdehnte, fester gegründet und durch Regeln verbessert wurde.

Denselben Gang schritt auch das Deutsche Botenwesen, besonders als der Handel sich weithin über die Meere erstreckte, der Hansabund große Flotten zum Schutze seiner Handelsschiffe unterhielt, den Kampf zur See gegen das furchtbare Dänemark und Schweden siegreich ausführte und als Alleinherrscher im Handel auftrat.

Die ältesten Urkunden und andre Schriften aus jener Zeit über den Anfang und die Verfassung dieser ganz eigentlich in Norddeutschland entstandenen und unterhaltenen Boten-Anstalten sind zwar entweder verloren gegangen, oder liegen in mancher Städtischen Schriftensammlung verborgen; indessen gewähren dennoch einigen Ersatz die in verschiedenen Post- und Stadt-Archiven aufbewahrten Urkunden und spätern Nachrichten, und die schriftlichen Hinweisungen auf vorhergegangene Ereignisse und Einrichtungen.

Sie sagen im Wesentlichen:

---

des Bundes, der Einigkeit und des Zusammenhanges von jenen Niederlagen ausgegangen. Aus diesem ist denn wieder die allmählige Vergrößerung einzelner Bündnisse zwischen den verschiedenen Städten die Einleitung zu jener nachherigen Einigkeit aller Städte geworden.

Hamburg, das überreiche, starke Hamburg, Deutschlands erste See- und Handelsstadt, war es, von wo der Briefwechsel nach allen Richtungen an die Verbündeten ausging, in der alle Speculationen geprüft und geleitet wurden, wohin folglich alle Reichthümer und Frachtgüter zur weitern Vertheilung gingen. Hier war der Haupt-Vereinigungs- und Ausgangspunkt alles kaufmännischen Verkehrs und Briefwechsels, und zu dessen Beförderung die Haupt-Boten-Anstalt. In Lübeck, der zweiten mächtigen Hansestadt — jedoch im Range die erste des gewaltigen Bundes — war die Versammlung der Häupter und Vorsteher des Vereins, die sogar in gerichtlichen und peinlichen Sachen als höchster Richter entschied, auf Todesstrafe erkannte und sie vollziehen ließ. Von den Aussprüchen, selbst von einem Bluturtheil dieses kaufmännischen Gerichts, fand keine Appellation Statt. (Vergl. Convers. Lexikon: Hansa).

Aber auch andre wichtige Handelsstädte ahmten dem Vorbild Hamburgs nach, indem sie gleichartige Botengänge nach den mit ihnen verbündeten nahen und entfernten Handelsörtern anlegten und unterhielten. Die bekanntesten, in gedruckten und handschriftlichen Nachrichten aufgeführten

Haupt-Botencourse

(in den Urschriften: Botenzüge genannt) und als Postrouten betrachtet, waren seit dem Anfange des vierzehnten und bis zur Mitte des siebzehnten Jahrhunderts:

von Hamburg über Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig und Königsberg nach Riga, mit diesem in genauer Verbindung die Botenposten von Hamburg über Bremen nach Amsterdam und über Celle und Braunschweig nach Nürnberg,

von Nürnberg — dem Stapelplatz zwischen Hamburg und Italien — nach Wien, Leipzig, Breslau, Salzburg, Stuttgard 2c. 2c.

von Cöln — als Hansabundes-Stadt für die Rheinschifffrachten und als Stapelort zwischen Amsterdam, der Schweiz und dem südwestlichen Deutschland — die Boten nach Holland, Aachen, Augsburg, Nürnberg 2c. 2c.

Zur vollständigen Kenntniß der Verfassung dieser großen, weit ausgedehnten Anstalten mögen die beiden zuerst Entstandenen dieser Course, von Hamburg nach Riga und Amsterdam, zum Beispiel dienen.

---

Als der Briefwechsel bedeutend wurde, von den vielen zum Briefbestellen angenommenen Leuten Versäumnisse, Brief-Verluste und Verwirrungen begangen wurden, und man eine feststehende Einrichtung wünschte, übernahmen — nach getroffener Verabredung — ein seit vielen Jahren des Weges und Geschäfts kundiger Hamburger Einwohner (sein Name ist nirgend benannt) und seine Nachfolger, die Briefe über Lübeck, Wismar, Rostock, Demmin und Anklam bis Stettin zu bringen, wo der aus Danzig angekommene Stadtbote ihm die aus Preussen, Kur-, Lief- und Rußland mitgebrachten Briefe überlieferte, welche derselbe von dem in Danzig eingetroffenen Boten aus Königsberg empfangen hatte, die dem Letztern wieder von dem Boten aus Riga waren eingehändiget worden. So wechselten diese sich erwartenden und antreffenden Boten ihre mitgebrachten Briefpacke gegen einander aus, und Jeder ging mit den dagegen empfangenen wieder nach seinem Abgangsort zurück.

Die Reisezeit eines Jeden dauerte gewöhnlich 6 bis 7 Wochen ohne bestimmte Ankunfts- und Abgangstage, weil sie unterweges Briefe und Handpäckchen ablieferten und sammelten.

Bei der Zurückkunft des Hamburger Boten (aus Stettin) in Hamburg erwartete ihn der Bote aus Amsterdam, der die gesammelten Briefe aus Amsterdam und den Unterwegs-Oertern Oldenburg, Bremen ꝛc. ꝛc. an jenen Hamburger Boten zur nächsten Reise nach Stettin ablieferte und die durch denselben eingegangenen, auf seinem Zurückgange über Bremen und Oldenburg nach Amsterdam mitnahm. Dieser Botenzug von Amsterdam nach Riga, 234¼ Meilen, nach damaliger Berechnung, war mit seinen vier Ruhepunkten — Hamburg, Stettin, Danzig und Königsberg, zum Austauschen der Briefpakete — der ausgedehnteste und wichtigste von allen.

Der gewinnreiche Ertrag dieser Briefbeförderungen und die zunehmende Wohlhabenheit der Boten wurden von den Kaufleuten, besonders in Hamburg und Danzig, bemerkt, die, als eigentliche Schöpfer und Erhalter des Wesens, ein Recht zur Aufsicht, Verwaltung und — als Hauptsache — auch auf die wohl ernährende Einnahme zu haben glaubten. Die Gilde-Aelterherren führten daher ohne An- und Rückfragen einige Verbesserungen ein und eigneten sich plötzlich und ohne Umstände die Herrschaft über die Anstalt und Leute zu, denn die Tonnen-Golds-Besitzer waren in den Handelsstädten die Gebietenden. Da sie

erfuhren, daß die Herzoge von Mecklenburg und Pommern schweigend den Durchgang der Boten duldeten und Letztere zum Bestellen ihrer Briefe benutzten, so nahmen sie mehrere Leute als Botenläufer auch nach andern Orten an, und bestimmten ihnen insgesammt die Tage und Stunden, an welchen sie jedes Orts ankommen und abgehen sollten, um in Wechsel- und Speditions-Geschäften den Zeitpunkt berechnen zu können.

Diese Einrichtung war also schon dasselbe, was nach 200 Jahren Taxis in seinem Postwesen durch die eingeführten und noch überall gebräuchlichen Post-Stundenzettel leistete.

Als jedoch der Kaufmannsgeist der Gewaltigen und Uebermüthigen sich auf Kosten der übrigen Einwohner zu sehr regte, mit selbstsüchtigen Anmaßungen und unbehutsamen Gewaltschritten den sonst löblichen Erwerbfleiß übermäßig steigerte, und unbedingte Befolgung seiner Anordnungen forderte: da trat die empfindlich gewordene Orts-Obrigkeit der Hauptstädte — zuerst in Hamburg und Danzig — zur Versöhnung mit einem höchst einfachen Hülfsmittel hinzu.

Sie übernahm, ohne sich eben in sonderliche Bedenklichkeiten und Erläuterungen einzulassen, jenes Bevormunden des Botenwesens, zog aus weisen wohlerwogenen Gründen die sehr bedeutende Briefgeld-Einnahme zur Kämmereikasse ein, ließ die Anstalt für eigene Rechnung fortbestehen, erklärte sie für eine städtische, und schloß — vermöge einer dem Magistrat genügenden Vereinbarung und Kraft seiner höhern Macht — die Kaufmannszunft von allem Einreden und aller Einmischung aus. Zugleich wurde eine Behörde, das Stadt-Boten-Amt, errichtet, welches die Annahme und Abfertigung der Boten und der Briefe besorgen mußte; die Leute erhielten nun den Namen: Stadtboten, und später, den Urkunden zufolge: Stadt-Postboten.

Diese, gesichert durch den Schutz und die Mitwirkung der weit mächtigern Obrigkeit, errichteten zur Erleichterung ihres Fortkommens unterweges Pferdewechsel (Stationen) in gewissen Entfernungen — meistens von 5 zu 5 Meilen, — denn sie mußten nun, wegen der Menge der Briefpacke, anfänglich zu Pferde, und, als sie auch kleine Pakete zur Bestellung mitnahmen, in einem kleinen Wagen das Amt verrichten. In jenen Stationen fanden sie stets frisches Gespann und neue Wagenführer und hielten für ihre Rechnung in den bedeutendsten Oertern gewisse Per-

sonen, welche in der sogenannten Briefbude die Briefe sammelten und austheilten, solche Nummerweise bezeichneten und in ein Buch einschrieben, das eingenommene Brief- und Paketgeld (Porto) berechneten und nach Abzug der verabredeten Belohnung (damals „zur Ergetzlichkeit" genannt) baar ablieferten.

Zu welcher Zeit, in welchen Jahren aber alle diese Einrichtungen sich formten und eingeführt wurden, ist nirgend angegeben, läßt sich auch darum nicht bestimmen, weil jede Anlage vielleicht zufällig und nach und nach entstand, je nachdem sie in diesem oder jenem Orte nothwendig und nützlich befunden ward, wie so viele frühere Anstalten, deren Ursprung und Veranlassung wir nicht mehr kennen.

So gestalteten sich denn allgemach jene Botengänge in reitende Posten, ohne diesen Namen zu führen und die Briefbuden in Postverwaltungen, beide sind der Grundstoff des nachmaligen Postwesens. Denn in den 2 letzten Jahrhunderten des Mittelalters war die Benennung: Post noch unbekannt, und erst von den Courierritten, die Ludwig XI. in Frankreich erneuern ließ und les Postes betitelte, hergenommen, weßhalb denn auch Franz von Taxis seine Botenritte und Anlagen bald nach 1516 mit jenem Namen bezeichnete. Die Fürsten und Städte betrachteten nämlich in jener Zeit das Boten- und Postwesen in Form, Zweck und Bestandtheilen als gleichartig, weil sie sämmtlich ein und dieselbe Bestimmung: das Briefbefördern, erfüllten, der Name: Post wurde daher erst nach und nach gebräuchlich und in der Folge allgemein. Der Name der Sache war jenen gleichgültig.

Die Vergrößerung der Städte und das Entstehen neuer, das Ausbreiten des Handels, die Verbindungen mit dem Auslande, die höhere Culturstufe der Vornehmen und Begüterten, die vielen Erfindungen und Entdeckungen, die Baukunst, die Errichtung der Universitäten in Prag, Heidelberg, Wien, Cöln, Erfurt, Würzburg, Ingolstadt, Rostock hoch im Norden Deutschlands, auch die sich ausbreitende Sucht nach Prunk, alles trug dazu bei, den Briefwechsel zu vermehren und dessen Versendung einzurichten. Daher nahmen fast alle, auch minder wichtige Städte eigene Boten an, welche in der Folge fast zunftmäßig blieben, nebst vielen Einwohnern aus der niedern armen Klasse ein eigenes Gewerbe aus dem Briefbestellen machten und dies als einen Nahrungszweig betrachteten.

Die Reichsstände und andre Fürsten, und deren Landesbehörden schickten ihre Kanzleiboten und Amtsdiener mit den Briefen an den Magistrat ihres Orts oder der nächsten Stadt, welcher die weitergehenden Schreiben durch seine Stadtboten weiter befördern ließ; so wurden denn die Briefe von Stadt zu Stadt bis an den Bestimmungsort zu Fuß und zu Roß gebracht.

Die kaiserlichen reitenden Boten gingen nur von dem Hoflager aus, d. h. wo gerade der Monarch sich aufhielt, z. B. in Augsburg, Nürnberg, Frankfurt a. M., Worms, Regensburg ꝛc. ꝛc. p) und es wurden Stationen angelegt, die aber nur während des Aufenthalts des Hofstaats blieben. Waren jedoch schon in dem Gebiete Landesposten (Landesherrliche oder Städtische Boten zu Fuß oder zu Pferde), so benutzte man diese und bezahlte deren Dienstleistung aus der Staatskasse des Monarchen.

Viele Reichsfürsten und Städte hatten auch in bestimmten Oertern einen gemeinschaftlichen, oder Jeder einen eigenen Beauftragten (Factor, jetzt: Postmeister genannt), an welchen der Bote die Briefe und Pakete ablieferte, die, wenn solche weiter gehen mußten, von dem Factor durch einen andern Boten bis zum folgenden Ablager (Station, Factorei) und so fort und fort gebracht wurden. Waren wichtige Sachen eilig zu bestellen, so schickte man besondre Reiter (Dienstleute zu Pferde) ab. Den noch vorhandenen Documenten zufolge bestanden z. B. in Brandenburg schon vor den Regierungsjahren der beiden Kurfürsten Joachim (1499 und 1535) geregelte Botenposten zu Fuß und reitend, und (Post-) Brief-Factore, also lange Zeit vor dem Errichten des Taxisschen Postwesens. Die Namen Post und Postverwaltung waren noch unbekannt.

Reisenden, wandernden Krämern und Handwerkern, die gerade des Weges gingen, wohin man Briefe haben wollte, gab man solche mit, besonders übernahmen — seit der ältesten Zeit — die Metzger (Fleischer, Schlächter) dergleichen Aufträge. Die zünftigen Meister gingen, ritten oder fuhren entweder selbst, oder in Begleitung ihrer Lehrlinge, oder schickten ihre Gesellen (damals Knechte genannt), um Schlachtvieh oft in den entlegensten Gegenden, in Böhmen, in Holland ꝛc. ꝛc. einzukaufen. Die

p) Vor 1493 hatten die Kaiser keinen bestimmten Aufenthalts-Ort (Hoflager). Erst Maximilian I. wählte Wien zur Kaiserstadt und immerwährenden Residenz.

Abreisenden sammelten in ihrem Wohnorte und unterweges Briefe und kleine Pakete zur Bestellung und brachten die Antworten und andre Briefe zurück, der Lohn wurde gewöhnlich vom Absender bedungen und bezahlt.

Als das Briefsenden durch diese Leute bekannter geworden war, kündigten sie ihre Ankunft durch Blasen auf kleinen Jagd- oder Waldhörnern, und zwar gerade diese wegen ihres durchdringenden weitschallenden Lauts, an, worauf die Einwohner in dem Ablager (Herberge) des Angekommenen sich einfanden, die mitgebrachten Briefe empfingen und die bereitliegenden dem Manne einhändigten. Die kleinen Waldhörner wurden, wegen des bequemen Gebrauchs und ihres weitschallenden Tones, im J. 1615 bei den Taxisschen Posten, bald nachher auch in ganz Deutschland, eingeführt. Der Gebrauch ist allein den Posten verblieben, jedes Privat-Fuhrwerk davon ausgeschlossen.

Auch die Landesfürsten und Orts-Obrigkeiten benutzten die Wanderungen dieser Leute, die schon zu Karls V. Zeiten Metzger-Posten, Cursus Lanigni, hießen. Eile und Beschleunigung war nicht zu verlangen, denn diesen Männern, denen ihr Gewerbe und die Oerter des Einkaufs die Hauptsache seyn mußten, konnten weder gewisse Straßen, und Ankunfts- und Abgangszeit vorgeschrieben, noch beides von ihnen gehalten werden. Eben darum waren diese Metzger als Brief-Besteller nichts weniger als eine ordentliche Post. In den Regierungsjahren Karls V., Ferdinands I. und im Anfange der des Kaisers Rudolfs II. wurden diese Briefsendungen sehr benutzt und begünstiget q).

Dies ist die Geschichte der in so vielen Schriften und Kaiserlichen Mandaten besprochenen Metzger-Posten, gegen welche das Reichs-(Taxissche) Post-Generalat im steten Kampf und Processiren lag.

---

q) Herzog Joh. Friedrich von Würtemberg sagt ausdrücklich in einer Verordnung von 1611, worin von der Einführung einer bessern Postverfassung die Rede ist: daß mit den angelegten ordinari Posten und andern unsern Metzgern im Land, so auch zur Post mit ihren Pferden gebraucht werden, allerhand Unordnungen fürlaufen ꝛc. ꝛc.

§. 3.

## §. 3.

## Gestaltung der fahrenden Posten.

Höchstwahrscheinlich entstanden schon lange vor jenen Landesherrlichen und städtischen Boten-Anstalten, oder doch mit ihnen zugleich, die nachmals so berühmten

Hamburg-Nürnberger Botenfuhren,

die als Ursprung der fahrenden Posten im ganzen Europa angenommen werden können, in dem Sinn nämlich, daß an festbestimmten Tagen und auf dem nämlichen Wege Reisende und Pakete (Poststücke) in einem und demselben Wagen befördert wurden.

Venedig, durch die Kreuzzüge und seinen mächtigen Doge, den großen Helden, Staatsmann und Feldherrn Enrico Dondolo (1202) zur höchsten Stufe des Ansehns, der Herrschaft auf dem adriatischen und Mittel-Meer und zum Sammelplatz aller Schätze des Orients erhoben, reich und gewaltig, breitete seinen Einfluß und Handel durch Deutschland nach dem Norden aus. Venedig und Hamburg wetteiferten und theilten ihr Einwirken, jenes nach Süden und dem Osten, dies mit der minder begüterten Geschwisterstadt Lübeck gemeinschaftlich nach dem Norden, dem deutschen Küstenlande, und auf der Ost- und Nord-See. Der durch Tyrol und Franken gewählte Weg verband die drei Handelsgenossinnen.

Auf dieser großen und berühmt gewordenen Fracht- und Heerstraße lag fast in deren Mittelpunkte das alte ehrwürdige Nürnberg, schon damals überall gekannt, und geschätzt wegen der künstlichen Arbeiten seiner betriebsamen fleißigen Einwohner. Hier war der Haupt-Speditions- und Stapelplatz aller durchgehenden Waaren, die Bedeutendsten der Kaufmannsgilde sorgten für deren Weiterschaffen und gaben, zur Sicherheit der Güterwagen, erwählte, treuerfundene Begleiter mit, die ihrer Sendung wegen, Boten, und wegen ihrer Pflicht, unterweges die Gespanne zum Weiterkommen anzuschaffen: Schaffner genannt wurden. Beide Namen waren gleichbedeutend.

Der 1241 von Hamburg und Lübeck errichtete Hansabund und die thätige Kraft der darin aufgenommenen Fürsten und Städte überwältigten die Stegreifritter, welche von ihren Burgen und Schlupfwinkeln aus das heillose Wegelagern als Nahrungszweig betrieben, die vorüberziehenden Kaufmannswagen und

herkömmlich die gefangenen Handelsleute nur gegen schweres Lösegeld freiließen.

Jene Frachtfuhren und Schaffner vertraten mithin die Stelle der nach zwei- und dreihundert Jahren eingeführten Posten und zugleich die mit Zeitverlust und Gefahren verbundenen Schifffahrten auf dem Mittel- und Weltmeere nach dem Norden Europa's. Die Schaffner sammelten und bestellten unterweges Briefe und Pakete ohne ein bestimmtes Lohn, errichteten nach Umständen und Bedürfniß Pferdewechsel in bequem gelegenen Oertern, und fuhren — da keine Mitbewerber und Unternehmer solcher Fahrten auftraten — frei durch die Gebiete der Landesherren.

Mancherlei Mißbräuche und viele Klagen bewogen im Jahr 1570 den Magistrat in Nürnberg, dies Hamburger Boten-Fuhrwesen unter eigene Aufsicht zu nehmen, durch eine städtische Verordnung zu regeln und die besondere Verwaltung den Vorstehern des Handelsstandes unterzuordnen. Diese Bevollmächtigten erwählten unbescholtene Leute zu Boten, hielten Ordnung in allen Geschäftszweigen, schrieben jeden Brief und jedes Paket mit dessen Bezeichnung in die Manualien genau und bestimmt ein und gaben zu jeder Zeit, wenn gerichtlicher Ansprüche wegen, auf jene Bücher Bezug genommen wurde, gesetzliche Auskunft. Jeder Bote oder Schaffner mußte Sicherheit (Caution) bestellen.

Obgleich der Wagen auch für Reisende eingerichtet, und gewöhnlich mit 6 auch 8 Personen besetzt war, so war doch der Hauptzweck, Briefe, Kaufmannsgüter, Pakete jeder Art und Geldsummen zwischen Süd- und Norddeutschland mit Sicherheit und Gewährleistung zu bestellen. Eine Verfassung, wie sie überall in Deutschlands Postanstalten besteht, nur mit der Abweichung, daß die Schaffner eigentlich die Speditionen der Kaufleute mitbetrieben. Daher hatten sie viele Stückgüter zu überliefern, welche sonst mit den gewöhnlichen langsamen Frachtwagen und Kärnerfuhren würden fortgeschafft worden seyn, auch in der Folge wegen der Größe, Schwere und Kosten der Güterballen doch nicht den später eingeführten Postwagen mitgegeben werden konnten. Die Gesammtladung betrug oft 6—8000 Pfund.

In dieser Hinsicht stand dies Hamburg-Nürnberger Fuhrwerk, nach Errichtung der fahrenden Posten, zwischen diesen und den Frachtfuhren in der Mitte, unterhielt den Handel zwischen dem Süden und Norden, zwischen Italien und den Küstenländern der Ost- und Nord-See, und bot zugleich die Gelegenheit

dar, Pakete schneller als durch Frachtfuhren, jedoch nur etwas wohlfeiler als nachmals durch die Posten, fortzuschaffen.

Die Wagen gingen wöchentlich nur einmal von Nürnberg und Hamburg ab. Der Zentner Waare kostete z. B. von Nürnberg bis Braunschweig 8 Thaler Frachtlohn, der Reisende zahlte von Nürnberg bis Hamburg, oder von hier dahin, mit Einschluß der Zehrung, welche der Schaffner besorgte, 20 Thaler, die Wegelänge war in frühen Zeiten zu 77½ Meile angenommen worden.

Als im sechzehnten Jahrhundert die Taxisschen oder Reichs-Posten sich in Hamburg festgesetzt hatten, trat das Nürnberger Fuhrwesen mit jenen in Verbindung. Eben dieses Vereins wegen schweigen die kaiserlichen Patente, Inhibitoria und Pönal-Mandate von dieser Fuhranstalt, selbst da, wo nach 1516 von den Eingriffen der Landesfürstlichen und Städtischen Boten und Fuhren und Metzgerposten ꝛc. ꝛc. in das Reichspostwesen, die Rede ist. Sie war durch jene Taxissche Verbindung die einzige ihrer Art, eine herkömmliche, nicht anzufechtende kaiserlich privilegirte Post- und Güterkutsche geworden. Darum zeichneten sich auch die Schaffner von jener Zeit an durch ein Brustschild mit dem kaiserlichen und dem Nürnberger Reichsstadt-Wappen auf dem Dienstrock und durch das Posthorn aus; das Fuhrwerk war folglich eine förmliche Reichspost.

Aber noch vor dem Anfang der Taxisschen oder sogenannten Reichsposten, mithin vor 1516, hatten die Landesfürsten ihren Unterthanen überlassen, Pakete und Personen zu fahren, sie errichteten auch Landesposten und wollten darum nur bedingt den Durchgang der Hamburg-Nürnberger Botenfuhren ferner erlauben. Die Schaffner und deren Vorstände in Nürnberg sträubten sich, den Befehlen der Landesfürsten sich zu fügen, nahmen keine Kenntniß von der Beschränkung, glaubten befugt zu seyn, das Postrecht in fremden Gebieten ausüben zu dürfen und trotzten auf das Recht der Verjährung angemaßter, von den Landesherren nur schweigend erlaubten Freiheiten und erklärten freimüthig, keinem fremden Gesetze unterworfen zu seyn.

Die Regenten nahmen dies Widersetzen übel, waren, in Bezug auf Verjährung und Hoheitsrechte, andrer Meinung und bestritten Jahrelang den Irrthum der Schaffner und Kaufherren in Nürnberg, die sich in dem alten Wesen nicht stören ließen, bis im Anfange des vorigen Jahrhunderts (1712) das etwas

strenge Preussen jedes fernere Wagniß gar ernstlich untersagte, jedoch nach manchem Hin- und Herschreiben sich begütigen ließ. Es erlaubte den Durchgang, jedoch unter der Bedingung, daß die Schaffner in den Preussischen Besitzungen keine Briefe und postmäßige Pakete sammeln und die mitgebrachten gegen halbscheidlichen Portoantheil an die Postbehörden abliefern sollten. Die andern betheiligten Fürsten erließen eine gleiche Anordnung. Die Boten reiseten nun mit eigenen Wagen von Nürnberg bis Coburg, von hier aber entweder auf den Landesherrlichen Personen- und Paketposten, oder ließen sich Pferde entgegen kommen, zur Fahrt weiter nach Hamburg und so zurück.

Diese Leute genossen große Begünstigungen. In manchen Landbezirken bezahlten sie theils gar kein Passagiergeld für sich und die Mitreisenden, theils nur ein geringes und hatten bei den Gütern 120 Pfd. Gepäck frei, für das Mehrgewicht entrichteten sie nur ein unbeträchtliches Porto.

Dennoch beharrten die Schaffner fest in dem Glauben an verjährte Rechte, bei dem gewohnten Werke der Schmuggelei und in der rühmlichen Sorge der Selbsterhaltung. Denn in dem mitgenommenen Eßkober — beinahe 2 Ellen hoch, im Innern sehr geräumig — und in der weitläuftigen Lade verbargen die Ehrlichen und Erwerbsamen die unterweges gesammelten Briefe und Handpäckchen, gaben das alles für portofreie eigenthümliche **Lebensmittel** aus, und entzogen sehr oft jene Behälter der Durchsicht gutmüthiger Post- und Accise- (Mauth-) Beamten, die, besonders in unheimlichen Nächten, oder beim starken Wind und Regenwetter eine Erkältung scheuten und bei friedfertigem Sinn, in Gemüths- und Leibesruhe den nichtseinbringenden **unentgeldlichen** Angebereien abhold waren.

Die Hauptladung der Postwagen in ganz Deutschland enthält, wie Jeder weiß, gerade die kleinen Pakete unter einem Zentner, und das Porto dafür bildet den wesentlichsten Theil der Post-Einkünfte. Da aber jene Botenfuhren ebenfalls dergleichen postmäßige Pakete mit sich führten, so beeinträchtigten sie das Landesherrliche Postregal. Gesetze und Strafen mußten folglich die Uebertreter zwingen, Briefe und Poststücke nicht in den Postgebieten von Preussen, Sachsen und Hannover zu sammeln und zu bestellen.

Im Jahr 1806 gebot Napoleon, der damalige Herrscher in Norddeutschland, ein Anderes. Die Heerschaar der reg- und

wachsamen Douaniers in dem nun längst verschollnen Königreich Westphalen, hielt gar streng auf die Befolgung des kaiserlichen Mauthsystems, verweigerte jede Rücksicht auf frühere Einrichtungen und Observanzen und jede Nachsicht, wenn diese sich nicht augenblicklich und zwar solide bezahlt machte. Ueberdies war die Zahl dieser Gutherzigen und Wohlwollenden etwas stark, und die Zolllinie zu lang gedehnt, mithin würde die Summe der baaren Erkenntlichkeit für das erlaubte Durchlassen und Blindseyn die ganze Porto-Einnahme weit überwogen haben. Zudem drückte Napoleons Pariser Decret vom 13. December 1810 allen Handel nieder, indem es die 3 Hansastädte und das nordwestliche Deutschland mit Frankreich vereinigte. Der hochsinnige Französisch-Kaiserliche Gouverneur jenes Küstenbezirks, der berüchtigte Marschall Davoust, Prinz von Eckmühl, that darin ein Uebriges, daß er durch sein Arreté im April 1811 die Bank in Hamburg zur Selbstverwaltung übernahm, und, nach abgezogenen Speesen mit 68 pro Cent als wohlerworbenen Rabatt für sich, wegen seiner ungeheuern Mühwaltung und der Unmöglichkeit des Nachrechnens, sich zueignete und dann erst den Rest der baaren und papiernen Effecten nach Frankreich in die Schatzkammer sandte. Alles dies vollendete das Verderben und Aufhören der fast 600 jährigen Nürnberger Botenfuhr-Anstalt auf immer. Das Verschwinden jener fremden Macht und Herrschaft, der seit 1813 veränderte Länderzustand, die ganz aufgehobenen Verhältnisse vormaliger Zeit, das völlige Ausreichen und Vervollkommnen der jetzt vorhandenen Posten und gewöhnlichen Versendungsarten machen jenes Fuhrwesen — das doch nur den Vortheil weniger Einzelnen bezweckt — jetzt völlig entbehrlich.

---

## Nachtrag.

Es ist doch auffallend und bemerkenswerth, daß seit der frühesten Zeit gerade in der nördlichen Hälfte Deutschlands nur allein ein reges Streben und ein Wetteifer der Regenten hervorgingen und fortschritten, das Wohl ihres Landes zu fördern und vorzüglich die Postanstalten, als ein Hauptmittel zum Zweck, anzuwenden. Während dessen blieb Deutschlands südlicher Theil bei dem Angefangenen der Reichsposten stehen, und überließ ent-

weder dem Zufall, oder einer sonst sich zeigenden eben nicht bedeutenden Veranlassung, die Erweiterung der Postanstalt. Baiern und Würtemberg standen im ohnmächtigen Kampfe gegen die vom Hause Taxis, Kraft der kaiserlichen Patente, sich zugeeigneten Postrechte, und legten zwar einige Landesposten an, aber in ihrer Postverfassung geschahe nichts Wichtiges, was der Postgeschichte angehört.

Dagegen waren Hannover, Brandenburg, Sachsen, Braunschweig und Hessen-Kassel die Staaten, in welchen innerhalb 20 Jahren das Landes-Postwesen eine andre Gestaltung gewonnen hatte, und zu einer solchen Bedeutsamkeit gediehen war, daß schon vor 3 Jahrhunderten Gesetze für die Postbeamten nöthig wurden, um die Geschäfte regelmäßig auszuführen, auch das Publikum zugleich mit seinen Obliegenheiten und mit den Verpflichtungen der Postanstalten bekannt zu machen.

So erschienen schon in den Jahren 1552, 1557, 1582, 1614, 1660, 1667 Kursächsische, Brandenburgische, Braunschweig-Lüneburgische Post- und Boten-Ordnungen, als Inhalt und Verbesserungen früher erlassener Vorschriften. Daher trat in diesem Norddeutschland das Postwesen in seinem Zweck und in entsprechenden Formen so hervor, und in ihm entstanden die größten Course an Wichtigkeit für Geschichte und das Land, wie die folgenden Kapitel überzeugen werden.

wachsamen Douaniers in dem nun längst verschollnen Königreich Westphalen, hielt gar streng auf die Befolgung des kaiserlichen Mauthsystems, verweigerte jede Rücksicht auf frühere Einrichtungen und Observanzen und jede Nachsicht, wenn diese sich nicht augenblicklich und zwar solide bezahlt machte. Ueberdies war die Zahl dieser Gutherzigen und Wohlwollenden etwas stark, und die Zolllinie zu lang gedehnt, mithin würde die Summe der baaren Erkenntlichkeit für das erlaubte Durchlassen und Blindseyn die ganze Porto-Einnahme weit überwogen haben. Zudem drückte Napoleons Pariser Decret vom 13. December 1810 allen Handel nieder, indem es die 3 Hansastädte und das nordwestliche Deutschland mit Frankreich vereinigte. Der hochsinnige Französisch-Kaiserliche Gouverneur jenes Küstenbezirks, der berüchtigte Marschall Davoust, Prinz von Eckmühl, that darin ein Uebriges, daß er durch sein Arreté im April 1811 die Bank in Hamburg zur Selbstverwaltung übernahm, und, nach abgezogenen Speesen mit 68 pro Cent als wohlerworbenen Rabatt für sich, wegen seiner ungeheuern Mühwaltung und der Unmöglichkeit des Nachrechnens, sich zueignete und dann erst den Rest der baaren und papiernen Effecten nach Frankreich in die Schatzkammer sandte. Alles dies vollendete das Verderben und Aufhören der fast 600 jährigen Nürnberger Botenfuhr-Anstalt auf immer. Das Verschwinden jener fremden Macht und Herrschaft, der seit 1813 veränderte Länderzustand, die ganz aufgehobenen Verhältnisse vormaliger Zeit, das völlige Ausreichen und Vervollkommnen der jetzt vorhandenen Posten und gewöhnlichen Versendungsarten machen jenes Fuhrwesen — das doch nur den Vortheil weniger Einzelnen bezweckt — jetzt völlig entbehrlich.

---

## Nachtrag.

Es ist doch auffallend und bemerkenswerth, daß seit der frühesten Zeit gerade in der nördlichen Hälfte Deutschlands nur allein ein reges Streben und ein Wetteifer der Regenten hervorgingen und fortschritten, das Wohl ihres Landes zu fördern und vorzüglich die Postanstalten, als ein Hauptmittel zum Zweck, anzuwenden. Während dessen blieb Deutschlands südlicher Theil bei dem Angefangenen der Reichsposten stehen, und überließ ent-

J. P. v. Ludwig Opuscula miscella (aus allen wichtigen Schriften zusammengestellt) Tom. I. lib. II. cap. 2. — Vischer Zeittafel und Literatur des Postwesens. — Schmauss, Corpus Juris publici S. R. Imperii Academicum, Editio III. 1735. — v. Beust Post-Regal B. I. — v. Zech über die Carolinische Wahl-Capitulation. — Joh. Bapt. v. Tassis Commentaria de bello gallico lib. III. — Pütter Teutsches Staatsrecht. 1798. Hauptstück III. — Handschriftliche und gedruckte Urkunden, Patente und Archiv-Acten.

Franciscus Zazzera, de Haro und Chifflet r) bezeichnen den

Martin Gigas (Riese genannt)

als den Stifter des Hauses Thurn und Taxis, abstammend von den della Torre oder Torriani, Herren von Mailand s). Er soll als Kreuzfahrer im J. 1146 mit dem Kaiser Conrad III. ins gelobte Land gezogen und dort gestorben seyn. Martin hinterließ einen Sohn

Jacob de la Tour, Grafen von Valsassina t),

dessen 3 Söhne Raymond (Bischof von Como), Napus

r) Franciscus Zazzera, ein Neapolitaner und Gelehrter, 1615, von ihm ist nur das oben benannte Werk bekannt, — Alonso Lopez de Haro von Guadalarara, Gelehrter und Geschichtschreiber Königs Philipp IV. von Spanien, 1621 — 1665 — Philippus Chiffletius (Philippe Chifflet) Abt zu Balerne und Canonicus in Besançon, schrieb viele Werke, lebte 1590 bis 1656. Diese Drei, ein Italiener, ein Spanier und ein Franzose, sind die Gewährsmänner, auf welche sich die Genealogisten und Chronologen beziehen.

s) Fritsch sagt in seinem Historischen Universal-Lexikon Tom IV. S. 755, daß im vierten Jahrhundert ein junger Mailänder, bei einem von den Arianern erregten Aufruhr, den Thurm bei dem neuen Thore in Mailand, den ihm der heilige Ambrosius, Erzbischof der Stadt, zur Vertheidigung überlassen hatte, beschützte und rettete. Zum Lohn erhielt der Tapfere vom Ambrosius den Beinamen: della Torre. Muratori B. II. S. 516 und 569 erzählt, Ambrosius wurde im J. 374 vom Kaiser Valentinianus als Erzbischof bestätiget. Nach des Kaisers Tode begehrten die Wittwe-Kaiserin Justina — die den Arianer-Glauben angenommen hatte — und der Arianer-Bischof Auxentius für ihre Secte eine Kirche, der Erzbischof eiferte dagegen, die Arianer versuchten Gewalt, wurden aber überwältiget, und ohne Blutvergießen der Aufruhr am Gründonnerstage (14. April) 385 gestillt. Ambrosius starb d. 4. April 397.

t) Ein kleiner Landstrich, 4 deutsche Meilen breit und 15 im Umfange, am Comer-See im Mailändischen.

oder Napoleo und Franciscus, der Stadt Brescia, die sich am 30. Januar 1266 empört hatte, zu Hilfe eilten, und zu Herren der Stadt erwählt wurden. Der Dritte

Franciscus de la Tour,

wurde vom Könige Karl IV. von Frankreich (1322) zum Ritter und französischen Grafen ernannt. Sein Ur-Neffe

Lamoral (Lamurald),

der Jüngste seiner 5 Brüder, ist der zweite Ahnherr und Stammvater des jetzigen Fürstlichen Hauses. Er lebte um die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts, ward von seinen mächtigen Verfolgern, den Visconti's, vertrieben, flüchtete in das Thal Cornelia im Bergamesischen, trieb Jagdwesen in seinem Eigenthum, dem Tassisschen (Dachs-) Gebirge, und nannte sich nach dieser Berggegend di Taszis und di Tassi. Seine Nachkommen, die den Namen Taszis beibehielten, zogen nach Bergamo, und vor 1452 ins Oesterreichische, ehe Kaiser Friedrich III. den unrühmlichen Zug nach Italien unternahm.

Ein Urenkel dieses Lamorals

Roger von Taszis u)

trat als Ober-Jägermeister in die Dienste jenes Kaisers und der Sohn

Franziscus IV. de Tassis, der vermeinte Erfinder und Stifter des Postwesens in Deutschland,

im J. 1493 in die des Kaisers Maximilian I. und zwar (nach der Angabe des Crescentius) unter dem Namen Torriani als Corrier maggiore (Courier-Chef) dell' Imperadore Massimiliano, der ihn 1516 beauftragte, eine Briefsendungs-Anstalt von Brüssel nach Italien einzurichten und ihm zugleich das Lehn als General-Postmeister in Spanien und in den Niederlanden ertheilte. Franz starb schon im folgenden Jahre (1517) ohne Söhne. Der älteste Neffe

Johann Baptiste de Tassis

wurde vom Kaiser Karl V. in die Würde des Oheims gesetzt und im Römisch-Deutschen Reiche nationalisirt. Darum nahm Baptiste die deutschklingenden Namen:

Thurn und Taxis

an und veränderte das Familien-Wappen v). Er starb 1543. Ein

u) So und auch Tassis nannten sich nun die Familienglieder.

v) Ein quadrirter Schild mit einem Mittelschilde. Das erste und vierte Quartier (Viertel) im silbernen Felde ein rother Thurm, hinter diesem 2

Jean Antoine de Tassis war Kaiserlicher General-Postmeister in Rom, ein Antonius de T., Postmeister in Antwerpen, ein David de T., Postmeister in Venedig. Der jüngere Sohn des Joh. Baptiste (Andre meinen des Simon de T.)

Franz Leonhard I.

folgte, laut Karls V. Bestallungsbriefs (in französischer Sprache, denn die Familie kannte kein Deutsch) d. d. Brüssel den 31. December 1543 und der Bestätigungs-Urkunde (diese deutsch) Ferdinands I. in Wien v. 21. August 1563 in der Würde eines General-Obrist-Postmeisters in Flandern, und ward vom Kaiser Rudolf II. den 16. Junius 1595 zum General-Obrist-Postmeister im Reich und Reichs-Freiherrn ernannt. Er ist der Erste seines Stammes, der außerhalb Italien, in Flandern war geboren worden. Er lebte bis 1612. Sein Sohn

Lamoral I. (in der Familie der zweite)

ging in Kriegsdienste, wurde Brigadier, Kaiserlicher Truchseß (Hofmarschall), vom Kaiser Matthias zum Reichsgrafen ernannt und durch den Lehn-Brief vom 27. Julius 1615 mit dem Reichs-Erb-General-Postmeister-Amt im Reich und in den Niederlanden belehnt, folglich waren nun die Staatsämter beider Länder vereinigt worden. Er starb 1624 und hinterließ einen einzigen Sohn,

Leonhard II.

als Nachfolger und Post-Chef, einen sehr gelehrten und einsichtsvollen Mann, der aber schon nach 3 Jahren 1628 in Prag entschlief. Sein unmündiger Sohn und Nachfolger

Lamoral II. Claudius Franz

stand unter der Vormundschaft seiner Mutter, gebornen Alexandrine von Rye. Dieser Lamoral mußte nach erlangter Volljährigkeit, den seine Macht sehr beschränkenden Revers vom 16. März 1647 ausstellen, in welchem er nächst dem Kaiser, auch den Churfürsten von Maynz als seinen Oberherrn anerkannte. Er starb 1673. Nach seinem Tode folgte sein Sohn

Eugen Alexander Franz.

König Karl II. von Spanien, damals noch Herr der Niederlande, verwandelte 1681 die dem Hause Taxis gehörige Herr-

Liliensceptter in Form eines Andreaskreuzes wegen des Hauses Thurn. Im zweiten und dritten Viertel im goldnen Felde ein rother Löwe mit einer blauen Krone, wegen der Grafschaft Valsassina. Das Mittelschild im blauen Felde ein silberner Dachs.

oder Napoleo und Franciscus, der Stadt Brescia, die sich am 30. Januar 1266 empört hatte, zu Hilfe eilten, und zu Herren der Stadt erwählt wurden. Der Dritte

Franciscus de la Tour,

wurde vom Könige Karl IV. von Frankreich (1322) zum Ritter und französischen Grafen ernannt. Sein Ur-Neffe

Lamoral (Lamurald),

der Jüngste seiner 5 Brüder, ist der zweite Ahnherr und Stammvater des jetzigen Fürstlichen Hauses. Er lebte um die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts, ward von seinen mächtigen Verfolgern, den Visconti's, vertrieben, flüchtete in das Thal Cornelia im Bergamesischen, trieb Jagdwesen in seinem Eigenthum, dem Tassisschen (Dachs-) Gebirge, und nannte sich nach dieser Berggegend di Taszis und di Tassi. Seine Nachkommen, die den Namen Taszis beibehielten, zogen nach Bergamo, und vor 1452 ins Oesterreichische, ehe Kaiser Friedrich III. den unrühmlichen Zug nach Italien unternahm.

Ein Urenkel dieses Lamorals

Roger von Taszis u)

trat als Ober-Jägermeister in die Dienste jenes Kaisers und der Sohn

Franziscus IV. de Tassis, der vermeinte Erfinder und Stifter des Postwesens in Deutschland,

im J. 1493 in die des Kaisers Maximilian I. und zwar (nach der Angabe des Crescentius) unter dem Namen Torriani als Corrier maggiore (Courier-Chef) dell' Imperadore Massimiliano, der ihn 1516 beauftragte, eine Briefsendungs-Anstalt von Brüssel nach Italien einzurichten und ihm zugleich das Lehn als General-Postmeister in Spanien und in den Niederlanden ertheilte. Franz starb schon im folgenden Jahre (1517) ohne Söhne. Der älteste Neffe

Johann Baptiste de Tassis

wurde vom Kaiser Karl V. in die Würde des Oheims gesetzt und im Römisch-Deutschen Reiche nationalisirt. Darum nahm Baptiste die deutschklingenden Namen:

Thurn und Taxis

an und veränderte das Familien-Wappen v). Er starb 1543. Ein

u) So und auch Tassis nannten sich nun die Familienglieder.

v) Ein quadrirter Schild mit einem Mittelschilde. Das erste und vierte Quartier (Viertel) im silbernen Felde ein rother Thurm, hinter diesem 2

## §. 1.

## Ursprung des Taxisschen, oder vormaligen Reichs-Postwesens.

Die Zeit-Ereignisse führten eigentlich die Veranlassung herbei, das Botenwesen in Deutschland umzuschaffen und dem Franz von Tassis die Ehre und den Ruhm der bisher geglaubten Erfindung und Einführung der Posten zuzuwenden.

Maximilian, Erzherzog von Oesterreich, Erbprinz und Sohn des Kaisers Friedrich III. hatte sich mit Maria, der Tochter und einzigen Erbin des in der Schlacht vor Nancy (am 5. Januar 1477) getödteten letzten Herzogs von Burgund, Karls des Kühnen, vermählt und nach dem Tode seiner Gemahlin, dies Herzogthum und einen Theil der Niederlande geerbt. Er wurde 1486 zum römischen König erwählt und 1493 als deutscher Kaiser, Maximilian I., gekrönt.

Sein läßiger, starrsinniger und filziger Vater hinterließ das Reich in Spaltungen und Verwirrung. Diese und die von Ferdinand und der Königin Isabella auf den Trümmern des Sarazenischen Reichs ausgeführte Erhebung ihrer Länder zu einem Königreich Spanien, die Entdeckung Amerika's, das Sinken des Handels, die Kriege in Frankreich und Italien, die Bekämpfung der widerspenstigen Vasallen und deren Faustrecht, besonders die Herstellung des Landfriedens, der seit Rudolfs von Habsburg Tode ganz erloschen war, alle diese zusammentreffenden Begebenheiten konnten eine Abänderung der inneren Reichsverfassung herbeiführen. Durch jene Vorfälle hatten das Staatswesen und die politischen Verhältnisse eine andre Gestalt gewonnen, es mußten folglich an die Stelle des alterthümlichen Schlendrians und baufälligen gewohnten Regierungs-Systems, auch andre entsprechende Einrichtungen getroffen werden, um die Staatsgeschäfte schneller zu betreiben.

Maximilian, dieser letzte ritterliche Kaiser, der stets das Gute wollte, jedoch nicht auszuführen vermochte, weil ihm Kraft, Beistand und Ausdauer mangelten, Maximilian hatte Wien zum Kaiserlichen Hoflager und zur künftigen Kaiserstadt erkohren. Aber fast an der Gränze seines Reichs wohnend, fand er es dringend nothwendig, mit seinen entfernten Erbstaaten in ste-

schaft Braine le Chateau (in der Grafschaft Hennegau) in ein Fürstenthum unter dem Namen de la Tour et Tassis, und erhob Eugen in den Fürstenstand von Spanien. Kaiser Leopold I. bestätigte das Geschehene und ernannte den Beglückten 14 Jahr nachher, am 4. October 1695 auch zum Deutschen Reichsfürsten (Klüber und Vischer sagen irrthümlich im J. 1686 s. §. 3). Der Sohn

Anselm Franz Friedrich

erbte 1722 Stand und Würden des Vaters, als General-Erb-Ober-Postmeister im Römischen Reich, in Burgund und den Niederlanden, erhielt auch den Orden des goldnen Vließes. Er lebte bis 1739, wo sein Sohn

Alexander Ferdinand

in den Besitz der Staatsämter trat, vom Kaiser Franz I. im Jahr 1747 (Vischer sagt 1744) mit dem Reichspost-Generalat als ein wirkliches Thronlehn belehnt, und 7 Jahr nachher, 1754 auf dem Reichstage in Regensburg — gegen den Widerspruch der meisten altfürstlichen Häuser — in das Reichsfürstliche Collegium eingeführt wurde. Er starb den 17. März 1773 in der Zeit des höchsten Glanzpunkts seines Hauses, dessen Abnahme sein Sohn

Carl Anselm

durch die im Jahr 1803 in Deutschland vollzogene Aufhebung der geistlichen Bisthümer und ihrer weltlichen Macht erlebte. Nach seinem Tode, den 13. November 1805 trat sein Sohn und Erbe

Alexander Carl Joseph

in das wichtige Schicksal Deutschlands, das im Jahr 1806 seine tausendjährige Staatsverfassung und mit ihr das Bestehen des Reichspostwesens vernichtete, dessen Besitzer nun in ein anderes Verhältniß als Chef der Landes-Postanstalten in einigen Staaten Deutschlands trat. Sein Sohn

Maximilian Karl

übernahm am 15. Julius 1827, nach dem Absterben des Vaters, dieselben Verpflichtungen und Sorgen.

Chur- und Fürstlichen Botengängen, z. B. bereits im Jahre 1470 und in den folg. in Kur-Brandenburg unter Albrecht Achilles und in Kur-Sachsen unter Friedrich III. (laut noch vorhandener Original-Botenzettel im Post-Archiv), und sogar 243 Jahr früher von den Deutschen Ordensrittern in Preussen beobachtet worden (s. Preuss. Staat, Kap. 3., §. 4.) und zwar mit ordentlichen Karten, in welchen die Briefe einzeln mit Nummern nach der Zahlfolge und mit der Aufgabe- und Absendungszeit bemerkt, eingeschrieben standen, wovon Taxis damals nichts wußte.

Eben so wenig war dieser Franz von Taxis weder der Erfinder seines Postwesens, noch der Erste Postmeister; denn sein Vater Roger, geschichtlich im Jahrhundert vorher, 1451, Ober-Jägermeister Kaisers Friedrich III. bestellte auf dessen Befehl und vor Eröffnung des Feldzugs in Italien, in der Grafschaft Tyrol und dem Herzogthum Steyermark, eigends besoldete und uniformirte Reiter (im folgenden Jahrhundert Postillone genannt s. Kap. 7. Oesterreich), welche die Schreiben des Regenten Stationsweise einander zubrachten, denn in bestimmten Orten wurden Pferde zum Abwechseln auf Kaiserliche Kosten unterhalten. Der Sohn ahmte also überall nur dem Beispiel des Vaters nach. Jener Roger würde folglich als Erfinder des Briefsendens mit abwechselnden Leuten und Pferden — was Cyrus, Augustus, Karl d. Gr. und Ludwig XI. Jahrtausende und hunderte früher auch schon eingeführt hatten — und als Erster Postmeister, dem Wesen nach und zwar in Tyrol y), anzunehmen seyn, wenn nicht schon früher dieselben Einrichtungen in Deutschland und Preussen vorhanden gewesen wären, ohne den Namen: Posten zu führen, den Niemand kannte.

Weit entfernt, das Verdienstliche der Taxisschen Anordnungen jener Zeit herabzuwürdigen, ist nur meine Absicht, zu überzeugen, daß diese dokumentirten Thatsachen den Ungrund des Glaubens und der in allen Büchern stehenden Sage aufklären, als ob Franz das Postwesen erfunden habe und erster Postmeister gewesen sey. Das Werthvolle kommt jedoch dem Hoch-

y) Eben dies sagen Posselt, Pütter, das Convers. Lexikon und Vischer, die wahrscheinlich ihre Nachrichten ebenfalls alten Documenten wörden entnommen und nicht Einer dem Andern nachgeschrieben haben.

gefeierten unbestritten zu, daß er der Erste war, der, unbekümmert um jedes Hinderniß, einen ununterbrochenen Briefcours durch drei fremde Staaten errichtete und in Deutschland die Namen: Posten und Postmeister, aus Frankreich entliehen, in den Umlauf brachte.

---

Jedermann zweifelte an dem Fortbestehen und dem Ertrage der Anstalt. Als jedoch die Kaufleute ihre Briefe und Wechsel für ein geringes Postgeld sicher und schnell nach Brabant, Frankreich und Italien befördern konnten und manche kostspielige Reisen ersparten: da strömte eine Menge Briefe zu, die einen ungemein hohen Portogewinn brachten. Die Fürstlichen Höfe Pfalz, Neuburg, Baden, Burgau, Würtemberg, Baiern rc. rc. durch deren Gebiet diese Niederländische Post ging, wurden dadurch gewonnen, daß ihre und ihrer Landesbehörden einzelne Briefe und Briefpacke portofrei mitgenommen wurden. Denn Franz und seine Nachfolger sicherten jedesmal den Landesherren — in deren Besitzungen sie eine Postanstalt errichten wollten — die freie Beförderung des herrschaftlichen Schriftwechsels zu, als eine Vergeltung des freilich eigenmächtig genommenen Durchgangs ihrer Posten. Die Fürsten und deren Regierungsbehörden also benutzten die Posten gern und schützten sie, weil sie ihnen nichts kosteten, nur die Unterthanen mußten bezahlen und somit das Fehlende ausgleichen.

Ulrich, Herzog zu Würtemberg (1498—1550) ward der Haupt-Beförderer dieser spanisch-italienischen Post dadurch, daß er in seinem Lande 4 Stationen — in Kanstadt, Ebersbach, Enz-Weihingen und Knittlingen — jedoch unter seiner Landeshoheit bleibend, erlaubte, und freiwillig die Taxisschen Postbeamten von allen städtischen Lasten und persönlichen Leistungen befreiete, nur mußte der Postmeister in Kanstadt ein Würtembergischer Unterthan und Lutherischer Confession seyn.

Jene Begünstigungen wurden in der Folge der Grund alles Streits und aller Gewaltschritte der Taxisschen Postbeamten. Denn sie eigneten sich in allen Städten und Reichsgebieten jene Befreiungen als ein Monopolium privativum zu und forderten dies als eine sich von selbst verstehende Pflicht der Landesherren und Stadt-Obrigkeiten. Aus diesem Begehren und eigenmäch-

tigen Befreien entstanden die vielen Klagen, Bedrückungen, Rechthabereien und Prozesse.

Die Fortschritte und Ausdehnung dieser Niederländisch-Taxisschen Posten in Seitenzweige, ohne An- und Rückfrage bei den Reichsständen, erregten die Aufmerksamkeit der Landesherren und allerlei Bedenken, besonders als Johann Baptiste del Torro et Tassis vom Kaiser nationalisirt wurde und die deutschklingenden Namen Thurn und Taxis angenommen hatte. Die Reichsstände sahen in diesen Vorschritten eine Gefährdung und einen Abbruch ihrer eigenen Anstalten, und daß ein Fremder wohl gar die Aufhebung der städtischen Briefbestellungen begehren könne.

Karl V. z), gezwungen durch die sehr dringenden Vorstellungen der Reichsfürsten und durch die Wahl-Capitulation, erklärte nicht nur, daß die Hoheitsrechte (Regalien) der Reichsstände aufrecht erhalten und nicht verletzt werden sollten, sondern spricht in dem Bestallungsbrief vom 31. December 1543 allein von einer Niederländischen Post im Reiche, welche der König von Spanien unterhalte und daß „den Taxisschen Boten „und Felleiß a) in jedem Lande und Orte des deutschen

z) Die Titulatur Karls V. in seinen Staats-Diplomen ist wegen des Pomphaften und der Zusammenstellung seiner Gebiete merkwürdig, sie ist vollständig in dem seinem Bruder Ferdinand (I.) zu Augsburg d. 8. Sept. 1530 ertheilten Privilegium und lautet: „Wir Karl der Fünfte, von „Gottes Gnaden Römischer Kaiser, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs, in „Germanien, Hispanien, (Granada), Doleten (Toledo), Valentz, Gallicien, „Majorca, Hispalis, Sardinien, Cordabe (Cordova), Murcie, Gienis, Al„garbien, Algezier, Gibraltar, der Canarischen vndt Indianischen Inseln „vndt der Terrae firmae, des Oceanischen Meeres, König, Ertz„Hertzog zu Oesterreich, Hertzog zu Burgundt, zu Lothringen, zu Bra„band, zu Steyer, zu Cärndt (Kärnthen), zu Crayn, zu Limburgk, „zu Lützenburg, zu Geldern, zu Calabrien, zu Athenarum, zu Neo„patrien vndt Würtemberg, Graf zu Habspurg, Flandern, Ty„rol, Görtz, Barsillonien, Artois vndt Burgundt (kommt hier zum zwei„tenmal vor), Pfaltz-Graff zu Hennegau, zu Holland, Seeland, Pfirdt, „Kyburgk, zu Namur, zu Rosilien, Territan, vndt zu Zütphen, Landt„graff zu Elsaß, Marggraff zu Burgau, zu Alstein, Gorrian, vndt des „heyl. Röm. Reichs Fürst zu Schwaben, Cathalonia, Asturia, Herr zu „Frießlandt, der Windischen Mark, zu Pottenau, Biscaja, Sollus, Mo„rea, Tripoli vndt Mecchen (Mekka) rc. rc. Bekennen für Uns u. s. w".

a) Felleisen, damals auch Velus genannt, z. B.: „das Velus ist sehr zurissen ankommen in Waiblingen". (Notiz im Stundenzettel).

„Reichs ungehinderte Passirung vndt Oeffnung, Pferde „vndt Nothdurfft gegeben werden".

Ferdinand I. ging jedoch weiter und Befehlsweise. Er bestätigte in der Urkunde d. d. Wien den 21. August 1563 den Bestallungsbrief für den Leonhard von Taxis, und ermahnte sämmtliche Reichsfürsten: „den Reichsposten so gemelter „König (Philipp I.) zu Hispanien allein besoldet, „in allen Landen, Städten, Märckten, Flecken, Gebieten „vndt Verwaltungen bei Nacht vndt Tage Päße (freien „Durchgang) vndt Oeffnung gegeben werden solle ꝛc. ꝛc. „alß lieb Euer jedem sey, Vnser vndt des Reichs schwere „Ungnad vndt Straff zue vermeyden" ꝛc. ꝛc.

Dies Patent führte Taxis jedesmal als Grundgesetz für alle Deutsche Fürsten und Reichsstädte an und stützte seine Forderungen darauf, ohne die Regalien der Betheiligten zu beachten, die das Reichs-Oberhaupt doch in keinem Fall rechtlich schmälern konnte, auch ohne anerkennen zu wollen, daß ein Gesetz des Kaisers, ohne Zustimmung aller Reichsstände, kein Reichsgesetz, mithin ungültig sey. Ferdinands Absicht war eigentlich, zu verhindern, daß das Reichs-Postwesen nicht durch die Grille, oder den Starrsinn eines Fürsten oder dessen Kanzlers, gehemmt werden möchte, nicht aber, daß nun Niemand anders als Taxis Posten anlegen dürfe. In der ganzen Urkunde ist keine Spur dieses Verbots.

Noch ging die Spanisch-Brüsseler Post wöchentlich einmal mit einer Seitenpost von Rheinhausen nach Speyer. Im J. 1580 entstanden schon die reitenden Posten von Cöln nach Kreuznach und von Rheinhausen nach Frankfurt a. M. Starke Briefpakete wurden Unzenweise mit dem halben Briefporto, Acten Pfundweise mit 1½ Thaler austaxirt. Die Absicht bei Errichtung der Course war allein auf das Befördern der Briefe gerichtet.

Aller Unterstützung und reichlichen Einnahme ungeachtet gerieth dies Postwesen von Jahr zu Jahr in Verfall, auch die Geldzuschüsse aus Spanien blieben aus wegen der Unruhen in den Niederlanden. Die General-Postmeister fanden sich daher bedrängt, die Post-Einkünfte zu ihrer Selbsterhaltung zu verwenden. Aus demselben Grunde bezahlten sie weder Dienstausgaben, noch Rückstände und besoldeten keinen Beamten, begehrten aber dennoch von den Posthaltern, die Posten fortzuschaffen. Diese

Verwaltung ließ allerdings einer Auflösung der ganzen Anstalt entgegensehen. Da trat im J. 1586 der vormalige Taxische Postmeister Jacob Henot aus Cöln, mit dem Vorschlage auf, daß der Kaiser (Rudolf II.) das ganze Reichs-Postwesen übernehmen möge. Man war unschlüssig, und überließ endlich dem Projectmacher das Reformiren. Er hatte manchen Widerspenstigen zu begütigen, denn auch die Posthalter im Würtembergischen versagten das Fortbringen der reitenden Post ohne Bezahlung des Rückstandes. Aber Henots eingeführte neue Anstalten vermehrten sogar das Verderben, und den Widerwillen und Unfrieden aller Betheiligten.

---

## §. 3.

### Wachsthum und Fortschreiten.

In jenem Bedrängniß fand der Kaiser und Beschützer eine Abhilfe dringend nöthig, welche jedoch die Grundsätze des deutschen Staatsrechts vollends schwächte. Rudolph ernannte nämlich durch das Patent in Prag, den 16. Junius 1595 den Leonhard v. Taxis zum Reichs-General-Erb-Postmeister und Reichs-Freiherrn, mithin zum Inhaber und Oberhaupt aller Postanstalten in ganz Deutschland. Zudem wurden alle Reichsfürsten aufgefordert, die Taxisschen, nun

Kaiserlichen Reichsposten,

in ihre Gebiete aufzunehmen (v. Beust Post-Regal B. II. S. 945).

Durch dies Patent wurden also alle Landesposten der Fürsten und Reichsstände dem Taxisschen Hause untergeordnet, jede Privatpost für aufhörend, jede Weigerung für ein Reichsvergehen und jenes spanisch-taxissche Postwesen für ein National- und Reichs-Institut erklärt.

Die jenem Henot im J. 1586 zur Verbesserung überlassenen Postanstalten wurden noch mehr zerrüttet, nach 11 Jahren 1597 mußte Leonhard die Leitung wieder übernehmen. Auf sein Andringen erschien am 6. November d. J. das zweite furchtbare Patent des Kaisers (Rudolph) mit dem Befehl an alle Reichsstände, den Reichsposten, als einem „hochbefreiten „Kaiserlichen Regal, keinen Eintrag, Hinderniß oder Nach-

theil zu thun", und die (bis dahin so nützlich gewesenen) Metzgerposten und alles Botenwesen der Handelsleute abzuschaffen. Auch wurde das Reichspost-Generalat bevollmächtiget, die Metzger und Botenläufer verfolgen, verhaften und bestrafen zu lassen.

Ganz Deutschland gerieth in Aufruhr und Bewegung, denn die **Beschränkung der Regalien aller Reichsfürsten**, die **fremde** Gerichtsbarkeit über ihre Landes-Postbeamten und Unterthanen und die Vernichtung des Nahrungszweigs so vieler Leute und Familien der untern Volksklasse, waren laut ausgesprochen, um — die Ehre und den **Unterhalt** einer ausländischen Familie und das Bestehen einer **nach der Reichs-Verfassung widerrechtlich** eingeführten **fremden** Anstalt zu sichern.

Erzürnt über diese Zumuthungen antwortete der Herzog **Friedrich** von Würtemberg, im Einverständniß der Mitfürsten, im Mai 1598 eigenhändig auf das Patent:

> „Weil es keine Schuldigkeit ist, darf man auch
> „nicht pariren, wie Wir es dann auch nicht thun
> „werden, oder Ihro Majestät für die Posten bit-
> „ten, selbe anders wohin zu legen, dann wie es
> „vor alters gehalten worden, so bleibt es". (v.

**Beust** B. I. S. 118).

Und so blieb es auch, Niemand gehorchte. Das so kräftig unterstützte Reichspostwesen sank diesem zufolge, immer tiefer in Schulden und schien am Schlusse des Jahrhunderts dem Verschwinden nahe zu seyn, obgleich viele Fürsten, ihres Privat-Vortheils wegen, sogenannte Adjuta di costa (Zuschüsse) gaben und die Posthäuser und Postbeamten von allen städtischen Abgaben und Lasten befreieten. Die Einnahme mußte allerdings gering ausfallen und die Post zu Grunde gehen, weil, wie schon gesagt, die Briefpakete fast aller Landesfürsten und deren Behörden unentgeltlich befördert wurden, der Ertrag bloß aus dem höchst kümmerlichen Briefwechsel der Unterthanen entstand, jeder taxissche Postbeamte sich zu entschädigen suchte und weder eine strenge Ober-Aufsicht, noch Ordnung und Pflicht-Ausübung herrschten. Jeder that, was er wollte, der Oberherr wohnte weit entfernt in einem fremden Lande.

Das Reichs-Oberhaupt mußte von neuem der Verarmung vorbeugen und zur Rettung beitragen. Kaiser **Matthias** er-

nannte 1611 den Lamoral[d] von Taxis (Sohn jenes Leonhards) zum Kaiserlichen Truchses (Hofmarschall) und erneuerte das Verbot seines Vorfahren Rudolfs v. 1597. Er ertheilte Jenem die Reichsgräfliche Würde und begnadigte denselben mit dem erblichen Amte eines Reichs-General Postmeisters in Deutschland durch den Lehnbrief d. d. Prag den 27. Julius 1615 mit dem begleitenden Gebot an alle geist- und weltliche Fürsten:

> „daß sie die (von Taxis) nicht hindern, irren, „anfechten, oder beschweren, sondern sich dessen „geruhlig freuen, niessen, (genießen) nutzen vndt „gebrauchen lassen". (v. Beust Th. II. Abschn. V.

S. 946 und Corpus Juris publ. academ. pag. 816).

Mit dieser Erbbelehnung im J. 1615 und nicht früher fangen erst die Befugnisse des Hauses Taxis in Deutschland an, denn vorher waren die Taxisschen Posten dem ursprünglichen Zwecke und Namen nach, Königlich Spanische, folglich ausländische, fremdherrliche Posten. Durch das Erblehn traten sie erst in die Gültigkeit und das Wesen einer Deutschen und Reichs-Anstalt, wobei jedoch von der rechtlichen Befugniß des Kaisers — ein solches Reichslehn, ohne Einstimmung der Reichsfürsten-Gesammtheit zu ertheilen — nicht die Rede war.

Der Hochbeglückte hatte jedoch sieben Tage zuvor in einem ausgestellten Revers v. 20. Julius 1615 (im Corpus Juris publici p. 817 und v. Beust Th. II. Abschn. VI. S. 948) für sich und seine Nachfolger im Lehn versichern und angeloben müssen, den Herrn Johann Schweickardten, Ertz-Bischofen und Churfürsten von Maynz und desselben Nachkommen am Ertz-Cantzler-Amt als seinen Director, Protector und zweites Oberhaupt zu erkennen und demselben zu gehorsamen[c], neue Course

b) Dieser Lamoral war bis zum Tode seines Vaters (1615) Kaiserlicher Hof-Postmeister in Wien. Ihm gebührte die Nachfolge, doch das Oesterreichische Kabinet gestattete keine Bedingung, ihm blieb mithin nur die Wahl, entweder das zu bleiben, was er war, oder das hohe Ehrenamt mit der großen Verkürzung seines Unterhalts anzunehmen. Er unterschrieb den gräulichen Revers, zugleich als Einleitung der Prozesse mit seinem Feind und Nachfolger, dem Freiherrn v. Paar. (s. Oesterreich, Kap. 7).

c) Kurmainz hatte sich die Protection über das Reichs-Postwesen eigenmächtig zugeeignet. Der Kaiser beschloß in Reichssachen nichts ohne den Rath und ohne Vorwissen des Reichs-Erzkanzlers, Kurfürsten von Mainz.

von Cöln und Frankfurt a. M. nach Nürnberg und Böhmen zu errichten, alle Kaiserliche Stafetten und den Schriftwechsel des Kaisers, dessen Familie, Hofstaats und der Landesbehörden, sogar die Briefe der Officiere und Kaiserlichen Räthe umsonst befördern zu lassen und die Oesterreichischen Postämter nicht anzufechten und zu beeinträchtigen,

> „immaßen Seine Majestät Dero eigenes Postwesen „im ganzen Ertzherzogthumb Oesterreich, in Böhmen vndt „allen Erbländern für Sich behalten vndt von „dem Reichs-Postwesen abgesondert wissen wollen ꝛc." So steht im v. Beust Post-Regal: Dagegen

im Corp. jur. publ. pag. 818:

> „zufförderst aber Jhro Kayserlichen Majestät Hoff- und „Nieder-Oesterreichischen Post-Aemtern keinen Eintrag, „Jrrung, Verhinderniß oder Beschwerung, wie und auf „was Weiß solches immer geschehen und zugehen möchte, „thun oder zufügen solle noch wolle, sintemahln mehr „höchstgemeldte Kayserliche Majestät, für sich und Dero-„selben Nachkommen am Reich, und Dero Hochlöbliches „Hauß Oesterreich, vorberührte Hoff- und Nieder-Oester-„reichische Post-Aemter, von angezogener Gnad, Bewil-„ligung und Verleihung (Belehnung), gäntzlich abgeson-

---

Als Lamoral von Taxis um die Reichs-Belehnung bat, erließ deshalb Kaiser Matthias das Schreiben vom 12. August, und da dies Schreiben in der von Kurmainz abhängenden Reichikanzlei ausgefertiget wurde; so sorgte der Kurfürst zugleich für sich und sein Ansehn und ließ in den Lehnbrief und in den von Taxis auszustellenden Revers einrücken:

> „daß der Reichs-General-Postmeister seinen gehörigen Respect und „Ansehen in alle Wege auf den Erzbischofen und Kurfürsten zu Maynz, „als durch Germanien Erzkanzlern, seinen gnädigsten Herrn, zu ha-„ben und zu halten verpflichtet sey".

Als Folge und Bestätigungen erschienen denn die ebenfalls in der (Mainzischen) Reichs-Kanzlei ausgefertigten Schreiben Ferdinands II. v. 4. Oct. 1626 und in einem andern an den Kurfürsten mit den Worten:

> „kraft Dero tragenden Erzkanzleramts und habenden Protection „und Schutz-Gerechtsame über das Reichs-Postregale „jedes Orts."

So ist Kurmainz durch sich selbst zum Post-Protectorat gekommen und hat dasselbe oft weit genug ausgedehnt zum Nutzen des Hauses Taxis, denn dem Ersten Kurfürsten Deutschlands stand man eher etwas zu und ließ sich von ihm eine Zunöthigung gefallen.

„dert und ausgeschlossen, und darunter im wenigsten be-
„griffen und verstanden haben wollen".

Man ersieht aus dem Edict und dem Reverse, wie eigenmächtig der Kaiser den Reichsfürsten eine fremde Anstalt aufbürdete, und wie löblich und vorsichtig er seine Erbstaaten ausschloß, damit nicht die in seinen Ländern aufkommenden Postgelder einem Fremden zu Theil würden. Eine zweite Ungerechtigkeit des Kaisers lag auch gegen Taxis in dieser Ausnahme, daß er den Lamoral zum Post-Chef von ganz **Deutschland und im Reich** ernannte, aber gleichwohl das Erzherzogthum Oesterreich von dessen Post-Gebiet ausschloß, als ob Oesterreich nicht zu Deutschland und dem (damaligen) Reiche gehöre.

Der thätige Graf Lamoral, angewiesen auf das übrige Deutschland, erfüllt voll Aussicht und Hoffnung, glaubte die Befugniß zu haben, in Folge der Kaiserlichen Bevollmächtigung, seine Posten überall hin auszubreiten, Postcourse nach den Haupt-Handelsstädten Cöln, Erfurt, und von Frankfurt a. M. nach Wien, Prag, Nürnberg, Leipzig und Hamburg zu gründen, und hier ein Reichs-Postamt zu errichten. Norddeutschland blieb vor der Hand verschont, die Fürsten dort waren zu kräftig, auch von des Kaisers Macht zu weit entlegen, als daß er so geradezu und gewaltthätig hätte verfahren dürfen. Jedoch beging Lamoral die Unvorsicht, in den vorzüglichsten Städten nur seine Landsleute, die Italiener, auch Niederländer und Spanier als Postmeister anzustellen d), die nicht Ein Wort deutsch verstanden.

Dies Vorziehen der Fremden und das Zurückstoßen der Eingebornen erbitterten Jedermann und gaben die Veranlassung zum Haß und den unaufhörlichen Widerstrebungen der Landesherren und Einwohner.

Denn Kraft des Kaiserlichen Schutzes und jener Patente und Bevollmächtigung handelten die dreisten Ausländer, ohne die städtischen und bürgerlichen Verhältnisse und Verfassungen, die Privilegien der Städte und deren uraltes Botenwesen zu beach-

d) Der Postchef Taxis und seine Familie sprachen und schrieben nur italienisch und französisch, und ließen die Verfügungen von ihrem Secretär ins Deutsche übersetzen. Auch Brüssel blieb ihr Wohnsitz, wohin alle Gelder flossen; um die Verwaltung der Posten in Deutschland bekümmerte sich der Postchef nicht. Er vertrauete Anstalten und Leitung den von ihm bestellten Ober-Postbehörden, (größtentheils Ausländern) die gerade alles Unwesen herbeiführten und unterhielten.

von Cöln und Frankfurt a. M. nach Nürnberg und Böhmen zu errichten, alle Kaiserliche Stafetten und den Schriftwechsel des Kaisers, dessen Familie, Hofstaats und der Landesbehörden, sogar die Briefe der Officiere und Kaiserlichen Räthe umsonst befördern zu lassen und die Oesterreichischen Postämter nicht anzufechten und zu beeinträchtigen,

„immaßen Seine Majestät Dero eigenes Postwesen
„im ganzen Ertzherzogthumb Oesterreich, in Böhmen vndt
„allen Erbländern für Sich behalten vndt von
„dem Reichs-Postwesen abgesondert wissen wol-
„len rc." So steht im v. Beust Post-Regal: Dagegen im Corp. jur. publ. pag. 818:

„zuförderst aber Ihro Kayserlichen Majestät Hoff- und
„Nieder-Oesterreichischen Post-Aemtern keinen Eintrag,
„Irrung, Verhinderniß oder Beschwerung, wie und auf
„was Weiß solches immer geschehen und zugehen möchte,
„thun oder zufügen solle noch wolle, sintemahln mehr
„höchstgemeldte Kayserliche Majestät, für sich und Dero-
„selben Nachkommen am Reich, und Dero Hochlöbliches
„Hauß Oesterreich, vorberührte Hoff- und Nieder-Oester-
„reichische Post-Aemter, von angezogener Gnad, Bewil-
„ligung und Verleihung (Belehnung), gäntzlich abgeson-

---

Als Lamoral von Taris um die Reichs-Belehnung bat, erließ deshalb Kaiser Matthias das Schreiben vom 12. August, und da dies Schreiben in der von Kurmainz abhängenden Reichskanzlei ausgefertiget wurde; so sorgte der Kurfürst zugleich für sich und sein Ansehn und ließ in den Lehnbrief und in den von Taris auszustellenden Revers einrücken:

„daß der Reichs-General-Postmeister seinen gehörigen Respect und
„Ansehen in alle Wege auf den Erzbischofen und Kurfürsten zu Maynz,
„als durch Germanien Erzkanzlern, seinen gnädigsten Herrn, zu ha-
„ben und zu halten verpflichtet sey".

Als Folge und Bestätigungen erschienen denn die ebenfalls in der (Mainzischen) Reichs-Kanzlei ausgefertigten Schreiben Ferdinands II. v. 4. Oct. 1626 und in einem andern an den Kurfürsten mit den Worten:

„kraft Dero tragenden Erzkanzleramts und habenden Protection
„und Schutz-Gerechtsame über das Reichs-Postregale
„jedes Orts."

So ist Kurmainz durch sich selbst zum Post-Protectorat gekommen und hat dasselbe oft weit genug ausgedehnt zum Nutzen des Hauses Taris, denn dem Ersten Kurfürsten Deutschlands stand man eher etwas zu und ließ sich von ihm eine Zunöthigung gefallen.

Privatposten und einen ziemlich nachdrücklichen Befehl, die Reichsposten überall aufzunehmen. Der Kaiser gab auch dadurch ein neues Merkmal seines Wohlwollens, daß er 1621 das Postlehn auf die weibliche Nachkommenschaft des von Taxis ausdehnte, und durch ein geschärftes Edict v. 12. Januar 1623 den Städtischen, den Metzger- und andern von Taxis nicht verpflichteten Boten „die Fortführung der Briefe vndt Sachen „zue Roß vndt zue Fuß, vndt das Abwechßeln vndt Posthörnle„führen" streng untersagte und verpönte.

Jedoch blieben alle Maßregeln ohne Segen. Denn aller Begünstigungen ungeachtet, kam das Reichs-Postwesen immer tiefer ins Gedränge und in Geldnoth, weil der standesmäßige Aufwand des Chefs, die Besoldungen der ohne Aufsicht handelnden Beamten, die nicht zum Besten eingerichtete Geschäftsführung — von der das Oberhaupt nicht Kenntniß nehmen mochte — vorzüglich der Haß der Einwohner gegen die fremden Post-Officialen, die sich aller Orten mit ihren Anstalten gewaltsam eindrängten und stets mit Trotz und Hoffarth verfuhren, die Werkzeuge des Verderbens waren. In solchem Zustande konnte kein gewinnreicher Erfolg erreicht werden.

Besonders geriethen die Reichsposten gerade in zwei der größten Handelsstädte — Cöln und Nürnberg — in Abnahme, er selbst, Graf Lamoral, fast in Verzweiflung. Nur ein Mann konnte ihn und alles retten, der kluge und bewährt erfahrne Postmeister v. d. Birghden in Frankfurt a. M., den Lamoral in einem Briefe d. d. Lüttich d. 12. Mai 1623 zu sich berief und der sich bestrebte, die Wünsche seines Oberherrn redlich zu erfüllen, die schädlichen und unnützen Einrichtungen jenes Henot abzuschaffen und das Reichs-Postwesen trefflich zu ordnen.

Der neunzigjährige, von so vielen Unfällen tief gebeugte Greis starb noch in demselben Jahre. Sein Sohn Leonhard II. folgte ihm in der Würde. Der Vater hatte zwar 1615 vor der Uebernahme des erblichen Reichs-General-Postamts, in dem Reverse v. 20. Julius auf die Posten in den Kaiserlichen Erbstaaten verzichten müssen, der Sohn hegte aber fortwährend die Hoffnung, durch seine Verbindungen am Hofe und bestärkt durch die vertraulichen Zusicherungen einiger Großen in Wien, mit jener Erbbelehnung des Oesterreichischen Postwesens dennoch beglückt zu werden. Aber seine Widersacher siegten, die Familie des Reichsfreiherrn v. Paar — ebenfalls aus dem Mai-

ländischen gebürtig (s. Oesterreich) — hatte mächtigere Gönner. So war denn diese Hoffnung gescheitert und auf immer die Aussicht vernichtet, im ganzen Deutschland Postgebietender zu seyn.

---

Der dreißigjährige Krieg hatte den 23. Mai 1618 mit dem Aufstande in Prag begonnen, Schlachten wurden geliefert, Süd- und Mittel-Deutschland standen im Kampf gegen einander, die Fürsten wurden überall bedrängt. In diesen Schrecknissen erhob sich das Glück des Hauses Taxis. Denn unter dem Schutz des Kaisers, thätig unterstützt von den furchtbaren Heerführern der Ligue, war jedes Sträuben gegen die Aufnahme der Reichsposten ein Hochverrath, jedes Hemmen des Schaltens und Waltens der Taxisschen Beamten ein Staatsverbrechen.

Allerdings war das Bestreben des Reichspost-Generalats — in einem so günstigen Zeitpunkt seine Anstalten auszubreiten und in jeder Stadt sein Postwesen zu besitzen — insofern nicht zu verargen, weil nur das Postwesen allein den ihm vom Kaiser angewiesenen einzigen Nahrungszweig enthielt, von dem die gräfliche Familie leben sollte und mußte, denn als Fremdlinge besaßen sie weder eine Standesherrschaft, noch ein einträgliches Landgebiet im deutschen Reiche. Eben, um den Nahrungsstand des Begünstigten nicht verkümmern zu lassen, mußte, selbst mit dem Untergange der Eingebornen, jedes Stören und Beeinträchtigen unterdrückt und bestraft werden.

Um dies zuerst mit Glimpf einzuleiten, wurden die Reichsstände Cöln, Mainz, Hamburg, Lübeck, Bremen, Hessen, Sachsen, Braunschweig, Holstein, Mecklenburg ꝛc. ꝛc. unterm 23. November 1627 ersucht: „dem Grafen Leonhard v. Taxis unverweigerlich zu verwilligen, seine Posten dort einzuführen „und demselben behülflich zu seyn." Auch im folgenden Monat, den 17. December, ermahnt, in ihren Bezirken Taxissche Posten errichten zu lassen, mit dem ausdrücklichen Zusatz, daß der Graf nach eigenem Gefallen Beamte — also Ausländer — anstellen könne.

Die vielen Gegenvorstellungen der Stände: die Privilegien der Städte und das alte Botenwesen beizubehalten, blieben unbeachtet, und die Sünden der Post-Officialen ungerügt; um die Schreier aber in etwas zu besänftigen, führte der Postchef im

So blieb Graf Taxis von neuem Sieger, und drang nun auf die unbeschränkte Befreiung der Reichspost-Beamten von der Gerichtsbarkeit der Landesherren, und den städtischen Lasten, verlangte jene als Schuldigkeit, und machte ein Monopolium privativum aus allem, was früher von den Städten und Regenten als eine unverbindliche Wohlthat vergönnt worden war.

Einige Reichsfürsten fanden dies zu weit gegangen. Das Reichs-General-Postamt hatte zwar durch jenen Seitenweg des Kaiserlichen Hofes und des Churfürsten scheinbar das Uebergewicht errungen, aber der Art. V. §. 56. und der Art. VIII. §. 1. des Westphälischen Friedens zu Münster und Osnabrück vom 14/24 October 1648 erkannten den Reichsfürsten Deutschlands die unbeschränkte Oberhoheit (Souverainitaet) ihres Staats zu, und untergruben folglich gerade die Grundfeste des Taxisschen Postgebäudes. Beide §§. beschränkten nämlich die Gewalt des Reichspostwesens insofern, daß denjenigen Reichsgebieten, in welchen noch keine Taxissche Posten vorhanden waren, solche nicht aufgedrungen werden könnten und sollten.

Die Erste goldne Zeit der Reichspost-Gewalt war somit vorüber und deren voraus zu sehender Verfall durch eben jenes diplomatische Ausbeugen und Verschieben, und durch die unbegründeten Reden der Kaiserlichen Minister selbst verschuldet worden. Denn diese Einsichtsvollen und Behutsamen dachten nicht einmal daran, das Wohl des Hauses Taxis dadurch zu gründen, daß sie demselben ein Fürstenthum, oder nur eine Grafschaft, aus einem der säcularisirten geistlichen Länder in Deutschland gebildet, auswirkten, was unbedenklich gelungen seyn würde, damit der Postchef, als deutscher Reichsfürst mit Land und Unterthanen, zur Zahl der Reichsstände gehörte und als solcher sein Reichspostwesen weniger schwierig aufrecht erhalten konnte. Ein solcher Zeitpunkt ist nimmer zurückgekehrt.

Im Gefühl seiner Hoheit und Würde trat, nach dem Friedensschluß, zuerst Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg, im folgenden Jahr 1649 mit dem Behaupten seiner Landesherrlichen Gerechtsame auf, widerstritt jeder Anfechtung seines Postregals (s. Kap. 3. §. 8., besonders Abth. III. Abschn. II. §. 5. den Schluß) und bereitete im voraus das allmählige Sinken des noch vor kurzem mächtigen Hauses Taxis. Kursachsen, Braunschweig und Hessen folgten dem Vorbilde, wenn gleich nicht mit derselben Kraft und dem nämlichen Erfolge.

Die Reichspost-Anstalten wurden im Süden Deutschlands von Jahr zu Jahr drückender, denn Kaiser Ferdinand hatte sogar geboten, die Reichspost-Beamten mit aller Einquartirung, Servis, Steuern, Schutzgeld und andern Lasten und Abgaben zu verschonen. Die dortigen Landesfürsten mußten schweigen und wegen der Nähe und Allgewalt des Kaiserhofes und dessen Heeresmacht, sich aller Unbill fügen.

Im Norden Deutschlands war es anders. Die freisinnigen Fürsten dort hatten schon längst das Postwesen geeignet gefunden, den Verband mit andern Staaten zu bewirken und besonders den Handel ins Ausland zu befördern. Die Friedens-Unterhandlungen, dem Abschluß nahe, ließen hoffen und erwarten, daß der Verkehr mit Zuversicht erneuert werden könne, da die von dem reichen Fuhrherrn und Postmeister G. Hinüber in Hildesheim (s. Hannover) vor 5 und 7 Jahren angelegten fahrenden und reitenden Posten, sogar in diesen unglücklichen Zeiten der Drangsale und des Elends, einen Gewinn einbrachten.

Darum errichteten denn auch 1647 die Fürstlichen Häuser Sachsen, Hessenkassel, Braunschweig (Hannover) und Brandenburg 2c. 2c. wie zum Theil schon früher, neue eigene Landesposten, ohne sich an die Angriffe des Reichspost-Generals und an die Verbote des Kaisers zu kehren. Sie wollten durch eigene Kraft, nicht fremde Aushilfe, die noch vorhandenen Mittel klüglich benutzen, den Wohlstand ihres Volks zu gründen, zu sichern, und Thätigkeit und regen Trieb zum Besserwerden beleben.

Die Erfüllung des Wunsches aller gegen das Reichspostwesen verbündeten Reichsstände konnte nur allein von den Friedensgesandten in Münster eingeleitet und durchgesetzt werden. Die Schwedischen Abgeordneten bestrebten sich zwar, mit Ernst und kraftvollen Reden die Freiheit und vorigen Post-Rechte der Städte und Gebiete auszuwirken, oder wenigstens die Mißbräuche abzustellen und festzusetzen: „daß das Post-Generalat zum Unterhalt „des Reichs-Cammergerichts und zur Zahlung der Reichssteuern „mit beitragen müsse". Aber die Kaiserlichen Gesandten und Churmainz wußten auszuweichen und mit Gewandtheit und allerlei Erklärungen der Kaiserlichen Reservat-Rechte, die nicht angegeben wurden, weil keine über ein Kaiserliches Postwesen vorhanden waren, die Stimmenden so zu lenken, daß diese Angelegenheit als Friedensartikel unterdrückt und der Erörterung auf einem künftigen Reichstage vorbehalten wurde.

und Brandenburg überzeugten, denn Würtemberg z. B. erörterte ganz unumwunden, daß die Reichsstände berechtigt wären, Landesposten einzurichten.

Kaiser Leopold (I.), dem Hause Taxis vorzüglich gewogen, hegte schon seit Jahren den Vorsatz, dasselbe auf einen höhern Standpunkt der Ehre und des Ansehens zu stellen, um dadurch für dessen Wirken mehr Kraft und Gewicht bei den untern Reichsständen zu erreichen, und in dieser Auszeichnung zugleich der Reichspost-Anstalt eine größere Würde zu geben. Durch diese Gründe bewogen und aus persönlicher Zuneigung, ernannte Deutschlands Oberhaupt am 4. October 1695 f) den Reichsgrafen, spanischen Granden und Reichs-General-Erb-Postmeister Eugen Alexander Franz von Thurn und Taxis — Sohn und Nachfolger des 1673 entschlafenen Lamorals — zum Reichsfürsten in Deutschland. Leopold war sogar Willens, diesen Erhobenen in den Reichsfürsten-Rath aufnehmen zu lassen und ihm ein neuzuschaffendes Erz-Amt — das eines Erz-General-Postmeisters im Reich — zu verleihen, wenn nur ein erledigtes Lehnfürstenthum in Deutschland zur Hand, und nicht ein sehr gefährlicher Zwiespalt zwischen dem Reichs-Oberhaupt und allen Reichsständen zu fürchten gewesen wären.

Der

f) Klüber und Vischer (in seiner Zeittafel S. 23) sagen irrthümlich neun Jahr früher, 1686. Der Kaiser selbst meldet diese Standes-Erhebung seinem Oheim, dem Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg (nachmaligen König Friedrich I. v. Preussen) in einem Schreiben d. d. Wien den 18. Jan. 1696 wörtlich: „Waßmaßen wir den vierten Oc-„tobris negst abgewichenen jahrs (1695) den Hoch-„vndt Wohlgebornen Unsern vndt des Reichs lieben ge-„treuen Eugeni Alexander Graffen von Thurn vndt Ta-„xis Erb-General-Postmeister im Reich vndt Niederlan-„den, sowohl in betrachtung seines uralten von vielen „Säculis herrührenden ansehnlichen geschlechts vndt her-„kommens rc. rc. sambt deßen Ehelichen Descendenten „vndt Nachkommen in des Heil. Röm. Reichs Fürsten „Standt erhoben vndt gesezt, ihn auch mit dem Titul Il-„lustris zu teutsch Hochgeborn begnadet haben, rc. rc. Alß „haben Wir Ew. Liebden solches zu notificiren für eine „notturfft (nöthig) erachtet rc. rc“. (Das Original in den Post-Archiv-Acten S. 219).

Neue Posten entstanden hier und dort, die Furcht vor der Kaiserlichen Macht hatte nachgelassen, die Anfechtungen des Reichspost-Generalats wurden mit Vorbereitung und Fassung erwartet. Die Form des Kampfs hatte sich anders gestaltet.

Zwölf Jahr nachher erschien am 28. Mai 1660 das (damals sogenannte) Schreckenspatent Kaisers Leopold I., welches alle eigene (Landesherrliche) Posthäuser, Briefsammlungen, Privat-, Neben- und Metzger-Posten, fahrend, reitend und zu Fuß, aufhob, und in höchst ungnädigen starken Ausdrücken jede Beschränkung, wohl gar die Hemmung der Kaiserlichen Reichspost-Anstalten, bei 100 Mark löthigen Goldes (16,000 Thaler), verbot.

In diesem Patent wird geradehin verkündiget, daß die Taxisschen Beamten in vielen, besonders Reichsstädten, verhaftet und bestraft, den Reichs-Postillonen die Briefe und Pakete gewaltsam weggenommen, und durch die eigenen Landesfürstlichen und Stadt-Posten ausgetheilt oder weiter befördert, sogar von den Kanzeln den Gemeinden jeder Umgang mit den Taxisschen Post-Offizialen sey untersagt worden. Diese Befehdungen waren allerdings hart und streng, aber aus den Beschwerden der Fürsten, Stände, Städte und Gemeinden, alle übereinstimmend, ergab sich denn auch, daß die Angeklagten sich über alle städtische und polizeiliche Anordnungen und Verfassungen hinwegsetzten, das Porto willkührlich vertheuerten, sich Anmaßungen erlaubten, jede Achtung gegen andre Stände verletzten, keine andre Gerichtsbarkeit, selbst in häuslicher Beziehung, als die ihres Postchefs anerkennen und ein unbeschränkter fremder Staat im Staat seyn wollten. So lauten die in manchen Städte-Registraturen noch vorhandenen gedruckten und geschriebenen Anzeigen und Klagen der betheiligten Stände. Der Freimuth in den Vorwürfen und Schilderungen war zugleich die ernste Folge und Ahndung der von jenen Kaiserlichen Gesandten in den Unterhandlungen zum Westphälischen Frieden verschmäheten Offenheit und der gänzlichen Verleugnung eines wohlmeinenden Sinnes.

Der gegenseitige Groll, die Feindseligkeiten und ausgelassene Wuth gegen die Verhaßten, ließen höchst bedenkliche Folgen fürchten. Doch der umsichtige Graf Lamoral wußte diesen vorzubeugen und durch ein gemüthliches Erläutern des Trefflichen und überaus Nützlichen seiner Anstalten den Zweifler und sich Sträubenden zu gewinnen. Solche künstliche Unternehmungen glückten freilich nicht immer, wie Würtemberg, Hessen, Braunschweig

Es war überhaupt damals und das ganze Jahrhundert hindurch ein wunderlicher Zustand der Ländergebiete in ganz Süddeutschland und den Staaten am Rhein. Die Meisten zerstückelt in eine Unzahl großer und kleiner Reichsstädte und unmittelbarer Republiken im Taschen-Format, deren totale Besitzung nur Eine Stadt enthielt und innerhalb derselben an dem einen Thore anfing und am gegenüber liegenden aufhörte. Die vormalige Bedeutenheit solcher Freistaaten ergibt sich schon daraus, daß in der Regel 2 auch 3 derselben gemeinschaftlich Einen (nach Belieben uniformirten) Mann zum Reichsheere gestellten, und im Gefühl ihrer entscheidenden Wichtigkeit, auch sich für befugt hielten, im siebenjährigen Kriege die Fehde gegen Friedrich II. auszusprechen.

Insgesammt gehorchten diese Standesherrschaften dem Wink und Dräuen des Kaiserlichen Hofes, des Reichshofraths in Wien und am meisten des fürchterlichen, überaus strengen Reichskammergerichts, bei welchem die Prozesse einige Jahrzehende währten und durch dessen Sporteln und Executionen Land und Städte in ungeheure Schuldenlasten sanken.

Die geistlichen Häupter und Herren in Süd- zum Theil auch in Norddeutschland, wohlbegabt mit Abteien, Pfründen und Stiftsgebieten, brauchten nicht für das Befördern ihres Briefwechsels und ihrer Bedürfnisse zu sorgen, denn Fürst Taxis, der fromme Sohn der Kirche, ließ auf seinen Posten alle Schreiben, Habe und Gut des heiligen höhern Clerus schnell und portofrei befördern. Die für jene Gottgeweihete arbeitenden Unterthanen brauchten und hatten nichts zu schreiben.

Die weltlichen hohen Gebieter und deren Kanzleien genossen für ihren Theil ebenfalls die erfreuende Ersparniß des Postgeldes. Der Kaufmann also, der wohlhabende Städter und Güterbesitzer und wer schreiben konnte und mußte, oder sonst dazu Drang und Beruf in sich spürte, zahlten, was nach Willkühr an Porto gefordert wurde, ohne überzeugt zu werden, ob der Brief, oder das Paket richtig und unversehrt dem Empfänger überliefert werde, oder eingehändiget worden sey.

In diesem Strich Landes von des Kaisers Gebiet bis jenseit des Rheins waltete frei und ungestört das thätige Leben der Reichspost-Beamten. Nur Oesterreich allein hatte 1615 und 1647 mit seinem Machtspruch: Bis hieher und nicht weiter! scharf die Gränzlinie gezogen, welche Taxis nicht überschreiten

durfte und dennoch wurde eben dieser Taxis General-Erb-Postmeister im deutschen Reiche vom Kaiserlichen Hofe benannt.

Diese vielen kleinen Gebiete, deren Besitzer und Beherrscher nie gemeinsam dachten und handelten, sind der Grund, warum, selbst von den großen Postcoursen in Süddeutschland, sich wenig oder gar nichts Historisch-Wichtiges sagen läßt. Fast alle Postrouten haben ihre Entstehung entweder dem Ungefähr, oder dem Begehren und Vorschlage eines Reichsstädtischen Magistrats, mit unter auch dem Geschrei eines Reichsfreiherrn zu danken, der das Botenlohn zu andern häuslichen Dingen und zum Ankauf leiblicher Nahrung besser verwenden wollte; viele Poststrecken machten sich auch von selbst, indem man sie stückweise an einander reihete. Frankfurt a. M., Cöln, Nürnberg und Augsburg blieben die Hauptpunkte, deren Postverbindung untereinander und mit Italien, Leipzig, Hamburg und Bremen nur berücksichtiget wurde und werden mußte, weil sie die eigentliche Segensquelle der Posteinkünfte bildeten. Was seitwärts und im Innern des Landes lag, blieb vom Reichs-Postwesen größtentheils unbeachtet.

---

Wie so ganz als Gegenstück, reichhaltig und merkwürdig, erscheinen die Postenlinien und das Entstehen der Postanstalten im Mittel- und Norddeutschland unter dem kraftvollen Schutz der Landesherren, die seit dem Westphälischen Frieden den hohen Werth und das schwere Gewicht ihres Standes und der Ober-Landeshoheit kannten und geltend machten.

Eben darum waren Brandenburg-Preussen, Sachsen, Braunschweig, Hannover und Hessen nicht willens und durch keine Verheißung großer Vortheile, durch keine Vorschläge und freundliches Zureden gewandter Abgeordneten zu bewegen, die Post-Einkünfte ihres Reichs fremdherrlichen Beamten zu überlassen und deren willkührlichem Benehmen die Einwohner hinzugeben.

Was die Reichspostverwalter, ganz ohne Kenntniß der Landesverfassung und Gewerb-Gegenstände, einführen wollten, war zum Theil schon vorhanden, was Jene in ihrem Fache leisteten, konnte weit besser und dem Lande nützlicher von Eingebornen beschafft, und die erworbene Post-Einnahme wieder zur Wohlfahrt

des eigenen Staats verwendet werden. So sprachen die Gegner des Taxisschen, oder Reichs-Postwesens.

In den Bisthümern Hildesheim, Paderborn, Münster, im Mindenschen, in der Grafschaft Mark und im Cleveschen waren die Reichsposten bloße Durchzüge, oder gerade Courslinien von Bremen und Hamburg nach Brabant, Frankreich, Cöln, Frankfurt a. M. und Nürnberg, seitwärts von diesen Straßen ab bis zum Taxisschen Postgebiet gingen keine Reichsposten, an deren Stelle sorgten die Landes-Regierungen auf eigene Rechnung für die Postverbindung im Innern ihres Bezirks und mit den Nachbarstaaten. Es war überhaupt der Reichspost-Behörde nur darum zu thun, die Hauptstädte, wie z. B. Hildesheim, Hannover, Braunschweig, Minden, Paderborn, Münster, Hamm, Wesel, Osnabrück, Cassel rc. rc. auch minder bedeutende Oerter, wenn solche gerade auf dem Linealstrich eines Postweges lagen, wie z. B. Rinteln, Bückeburg, Nienburg rc. rc. berühren zu können.

Die geistlichen Fürsten in Mainz, Trier und Cöln, und die andern Hochwürdigen Landesherren ließen zwar die Reichs-Postämter nach Gutdünken und einem abgeschlossenen höchst gelinden Vertrage schalten und das Postgeld ihrer Unterthanen außer Landes gehen, sie gestatteten jedoch den Nachbarfürsten, im Stiftsgebiete ebenfalls Stationen zu errichten und Posten jeder Art durchzuführen. So bestanden seit den vorigen Jahrhunderten, z. B. im Hildesheimschen Kurbrandenburgische, Hannöverische und Braunschweigische Postanstalten — im Paderborn- und Münsterschen Hessische, Sächsische, Brandenburgische, Hannöverische Posten nach Holland u. s. w.

In Süddeutschland überzeugten sich die muthigen Fürsten Baierns und Würtembergs, nach manchem vergeblichen Kampf und Sträuben, von der Ohnmacht und Beschränktheit ihrer souveränen Gewalt, sie sahen ihr Bestreben, das Gute zu vollbringen, überall gehemmt, die Segnungen des Münster-Friedens reichten nicht zu ihnen hin, aus diesem Grunde blieben sie und ihre Reichsgenossen bis an Frankreichs Gränze, Post-Vasallen des Hauses Taxis.

---

## §. 4.

## Höchste Stufe des Reichs-Postwesens.

Die drei schlesischen Kriege (1740—1762) waren durch den Hubertsburger Friedensschluß (15. Febr. 1763) beendet worden, die gegenseitigen Verhältnisse der Regenten hatten eine andre Richtung genommen und Deutschlands Poststaaten sich in drei Abtheilungen geordnet.

Oesterreich blieb mit seinen Erbländern für sich und durch seine Postverfassung und seinen Frankirungszwang bis zu seiner Reichsgränze, streng abgeschieden von allen Nachbarn. — In Norddeutschland besaßen Preussen, Sachsen, Braunschweig, Hannover und Hessen, ohne fremde Zuthat und Einmischung, eigene Landesposten mit freier Ausübung der vollen Ober-Landeshoheit. — Im Süden und Westen, zum Theil in Mitteldeutschland, in allen deutschen Rheinländern, in sämmtlichen Reichsstädten und in den geistlichen Bisthümern Münster, Paderborn, Osnabrück und Hildesheim, herrschten die Reichsposten; zu diesen gehörten noch sämmtliche von Brüssel, Antwerpen, Gent, Mastricht, Lüttich, Aachen, Straßburg und Schafhausen rc. in allen Richtungen gehende Postenzüge nach Bremen, Hamburg, Lübeck, Leipzig rc. rc.

Dies ist der Ueberblick der damaligen Postbezirke; er gewährt zugleich die Ansicht von dem Umfange und der ungemeinen Größe und Ausdehnung der Reichspost- oder Fürstlich Taxisschen Anstalten. Sie hatten mithin den ersten Rang.

Von 1770 bis 1790 stand dies Kaiserliche Reichspost-Generalat noch einmal — im dreißigjährigen Kriege zuerst — auf dem höchsten Punkt seines Ansehns und Einflusses, seiner Macht, Wirksamkeit und Einkünfte. Von allen Kaisern und den Reichsständen im Süden und Westen Deutschlands, vorzüglich von den drei geistlichen Kurfürsten beschützt, aufrecht erhalten und kräftig bevormundet, durch Mandate des Reichs-Hofraths (in Wien) und durch die Rechtssprüche und Executionen des Reichs-Kammergerichts (in Speier, später in Wetzlar) von jeher mächtig und gewaltsam unterstützt, übte die Familie Thurn und Taxis ihr Erblehn-Postmonopol im ausgedehntesten Maaße aus, wie es nie wiederkehren wird.

Sie kannte keine Gränzen ihres Postgebiets und schritt überall hin, wo kein Mächtiger die Anträge ablehnte, oder die

Vorschritte hemmte. So gediehen fortgehend das Emporkommen, der Flor und Wirkungskreis des Reichspostwesens.

Stets beiräthig, unermüdlich sich beeilend, seine Reichsposten einzuführen und fest zu gründen, hat sich allerdings das Fürstliche Haus vorzüglich berühmt gemacht und seine Verwaltungen weithin ausgebreitet; wo aber jene Versuche nicht gelangen, da wurden wenigstens die Postverhältnisse durch Verträge mit jedem einzelnen Staat gesichert und festgestellt.

Oft führte die Nothwendigkeit einige Landesfürsten von selbst dahin, Traktaten abzuschließen, wenn Taxis gerade in den Zwischenländern seine Hauptcourse hatte, die man nicht umgehen konnte, und auf welchen, z. B. aus Preussen, Sachsen, Braunschweig, Hannover 2c. 2c. die Correspondenz nach Frankreich, Spanien, Portugal, den Rheingegenden, in die Schweiz, ins Reich und nach Italien hin und herwärts gehen mußte. Die Reichsposten waren folglich das Mittelglied der Postverbindungen und eben darum blieb ihr Mitwirken unentbehrlich, eingreifend und unvermeidlich.

---

## §. 5.

## Verwandlung des Reichs-Postwesens in Lehn-Posten.

Furchtbar begann das Jahr 1790. Brabant und Flandern standen seit dem October des vor. Jahrs im Kampf gegen Oesterreichs Herrschaft, ganz Lüttich im Aufruhr gegen sein Oberhaupt, den Fürst-Bischof, England in Rüstung gegen Spanien, Frankreich durch seine National-Versammlung im Streit gegen das Königthum, der Tod des Kaisers Joseph (20. Feb.), die Gewaltschritte und Beschlüsse Frankreichs gegen einige Reichsfürsten Deutschlands, alles dies und noch die gegenseitige Spannung der Regierungen innerhalb des alten Reichs, wirkten auch auf das Glück und den hohen Wohlstand des Fürstlichen Hauses Taxis verderbend ein, und führten zu der ersten Verkümmerung seines Besitzthums durch den Verlust der Posten in Flandern und Brabant. Denn Schutz und Beistand eines deutschen Oberhaupts fehlten, die Reichsverweser (Sachsen und Baiern) nahmen keine

Kenntniß von dem die Reichsposten bedrohenden Unheil, jeder Reichsfürst hatte seine eigene Wohlfahrt zu bewahren.

Diese Stürme benutzte Kur-Hannover, unter Englands Macht und Beherrschung, sich einer vor fünfviertel Jahrhundert von den Kaisern ihm aufgelegten Bürde — die Taxisschen Posten — zu entledigen, welche das eingehobene Geld außer Landes zogen, nie wieder zurückbrachten und ihre Beamten in dem ihnen fremden Lande mit dessen Gelde besoldeten. Diesen Gründen zu Folge, hob die Regierung in Hannover plötzlich im Anfange Junius 1790 sämmtliche Reichspostämter auf, vereinigte die erledigten Stellen mit den ihrigen und erlaubte zwar den freien Durchgang der Taxisschen Briefpakete aus Bremen und Hamburg nach Nürnberg und Frankfurt a. M., übernahm jedoch das Befördern und Abfertigen durch inländische Beamten, und ließ die Vergünstigung und Mühwaltung von dem Reichspostwesen baar vergüten.

Einem solchen Vorbilde mit so glücklichem Erfolge ahmte Herzog (Karl Wilhelm) Ferdinand von Braunschweig unverweilt nach, indem er als Reichsfürst und fester Machthaber seiner Hoheitsrechte, in demselben Monat Junius das Aufhören der Reichsposten in seinen Landen ankündigte, ohne Weiteres am 2. Julius die Aufhebung vollziehen und die fremdherrliche Anstalt zur eigenen Verwaltung übernehmen ließ. (s. Kap. 6. Braunschweig).

Schutzlos wandte sich Fürst Karl Anselm von Taxis an Preussens Monarchen, um seine Wiedereinsetzung in die entzogenen Postbesitzungen bei den Kaiserwahl-Gesandten in Frankfurt zu vermitteln. Die Erfüllung würde jedoch widerrechtlich gewesen seyn, denn keinem Reichsstande konnte ein Abbruch der Landesherrlichen Post-Gerechtsame zum Vortheil der Taxisschen Posten zugemuthet werden, weil diese im vorigen Jahrhundert durch die Gewalt und Machtsprüche der Kaiser und ganz gegen die Reichs-Verfassung in Deutschland waren eingeführt worden. Eben so wenig konnte das bloße Da- und Vorhandenseyn und ein bloßer Besitz, ohne auf seine Beschaffenheit und rechtmäßige Erwerbung zu sehen, hinreichen, ein fremdes Postwesen beizubehalten. Dies ward denn auch in dem Wahlprotokoll Art. XXIX. §. 4. votirt und in der Wahl-Capitulation Leopolds II. v. 30. September 1790 festgestellt.

Vorschritte hemmte. So gediehen fortgehend das Emporkommen, der Flor und Wirkungskreis des Reichspostwesens.

Stets beiräthig, unermüdlich sich beeilend, seine Reichsposten einzuführen und fest zu gründen, hat sich allerdings das Fürstliche Haus vorzüglich berühmt gemacht und seine Verwaltungen weithin ausgebreitet; wo aber jene Versuche nicht gelangen, da wurden wenigstens die Postverhältnisse durch Verträge mit jedem einzelnen Staat gesichert und festgestellt.

Oft führte die Nothwendigkeit einige Landesfürsten von selbst dahin, Traktaten abzuschließen, wenn Taxis gerade in den Zwischenländern seine Hauptcourse hatte, die man nicht umgehen konnte, und auf welchen, z. B. aus Preussen, Sachsen, Braunschweig, Hannover &c. &c. die Correspondenz nach Frankreich, Spanien, Portugal, den Rheingegenden, in die Schweiz, ins Reich und nach Italien hin und herwärts gehen mußte. Die Reichsposten waren folglich das Mittelglied der Postverbindungen und eben darum blieb ihr Mitwirken unentbehrlich, eingreifend und unvermeidlich.

---

## §. 5.

## Verwandlung des Reichs-Postwesens in Lehn-Posten.

Furchtbar begann das Jahr 1790. Brabant und Flandern standen seit dem October des vor. Jahrs im Kampf gegen Oesterreichs Herrschaft, ganz Lüttich im Aufruhr gegen sein Oberhaupt, den Fürst-Bischof, England in Rüstung gegen Spanien, Frankreich durch seine National-Versammlung im Streit gegen das Königthum, der Tod des Kaisers Joseph (20. Feb.), die Gewaltschritte und Beschlüsse Frankreichs gegen einige Reichsfürsten Deutschlands, alles dies und noch die gegenseitige Spannung der Regierungen innerhalb des alten Reichs, wirkten auch auf das Glück und den hohen Wohlstand des Fürstlichen Hauses Taxis verderbend ein, und führten zu der ersten Verkümmerung seines Besitzthums durch den Verlust der Posten in Flandern und Brabant. Denn Schutz und Beistand eines deutschen Oberhaupts fehlten, die Reichsverweser (Sachsen und Baiern) nahmen keine

Kenntniß von dem die Reichsposten bedrohenden Unheil, jeder Reichsfürst hatte seine eigene Wohlfahrt zu bewahren.

Diese Stürme benutzte Kur-Hannover, unter Englands Macht und Beherrschung, sich einer vor fünfviertel Jahrhundert von den Kaisern ihm aufgelegten Bürde — die Taxisschen Posten — zu entledigen, welche das eingehobene Geld außer Landes zogen, nie wieder zurückbrachten und ihre Beamten in dem ihnen fremden Lande mit dessen Gelde besoldeten. Diesen Gründen zu Folge, hob die Regierung in Hannover plötzlich im Anfange Junius 1790 sämmtliche Reichspostämter auf, vereinigte die erledigten Stellen mit den ihrigen und erlaubte zwar den freien Durchgang der Taxisschen Briefpakete aus Bremen und Hamburg nach Nürnberg und Frankfurt a. M., übernahm jedoch das Befördern und Abfertigen durch inländische Beamten, und ließ die Vergünstigung und Mühwaltung von dem Reichspostwesen baar vergüten.

Einem solchen Vorbilde mit so glücklichem Erfolge ahmte Herzog (Karl Wilhelm) Ferdinand von Braunschweig unverweilt nach, indem er als Reichsfürst und fester Machthaber seiner Hoheitsrechte, in demselben Monat Junius das Aufhören der Reichsposten in seinen Landen ankündigte, ohne Weiteres am 2. Julius die Aufhebung vollziehen und die fremdherrliche Anstalt zur eigenen Verwaltung übernehmen ließ. (s. Kap. 6. Braunschweig).

Schutzlos wandte sich Fürst Karl Anselm von Taxis an Preussens Monarchen, um seine Wiedereinsetzung in die entzogenen Postbesitzungen bei den Kaiserwahl-Gesandten in Frankfurt zu vermitteln. Die Erfüllung würde jedoch widerrechtlich gewesen seyn, denn keinem Reichsstande konnte ein Abbruch der Landesherrlichen Post-Gerechtsame zum Vortheil der Taxisschen Posten zugemuthet werden, weil diese im vorigen Jahrhundert durch die Gewalt und Machtsprüche der Kaiser und ganz gegen die Reichs-Verfassung in Deutschland waren eingeführt worden. Eben so wenig konnte das bloße Da- und Vorhandenseyn und ein bloßer Besitz, ohne auf seine Beschaffenheit und rechtmäßige Erwerbung zu sehen, hinreichen, ein fremdes Postwesen beizubehalten. Dies ward denn auch in dem Wahlprotokoll Art. XXIX. §. 4. votirt und in der Wahl-Capitulation Leopolds II. v. 30. September 1790 festgestellt.

So ausgeschieden war folglich dieser Rücktritt als der Anfang eines künftigen beschränkten Verhältnisses der Fürstlich Taxisschen Postanstalten zu betrachten.

---

Das Directorium in Paris beschloß schon im J. 1796 den Rhein zur Gränzscheidung zwischen Frankreich und Deutschland zu bestimmen, folglich alle zu Deutschland gehörende Länder und Provinzen auf der linken Rheinseite mit Frankreich zu vereinigen. Der glücklich geführte Krieg mit Oesterreich bestärkte den Vorsatz, Kaiser Franz II. sah sich durch manche Unfälle veranlaßt, in einem geheimen Artikel des Friedenstraktats von Campo Formio, am 17. October 1797 in die Abtretung jener Landstriche einzuwilligen.

In dem darauf eröffneten Congreß zu Rastadt den 9. December, setzten Frankreichs Gesandte diese Abtretung zur Haupt-Grundlage eines Friedensschlusses mit dem Deutschen Reiche und legten zugleich einen Entschädigungs-Plan zum Vortheil der verlierenden Reichsfürsten vor. Es wurde nichts beschlossen, die Abtretung von den Reichsständen gemißbilliget und der Krieg erneuert.

Aber die Siege des ersten Consuls Bonaparte zwangen Deutschlands Oberhaupt, für sich und im Namen sämmtlicher Reichsfürsten — obgleich ohne deren Wissen und Zustimmen — in dem Friedenstraktat zu Lüneville vom 9. Februar 1801 Art. 6. und 7. von neuem einzuwilligen:

> daß die Französische Republick die von ihren Truppen schon besetzten und eingezogenen Länder auf der linken Rheinseite behalte, — daß es die Obliegenheit des Deutschen Reichs sey, gemeinschaftlich den Verlust zu tragen — und den verlierenden Erbfürsten aus den Bestandtheilen der Reichsländer eine Entschädigung zu geben.

Die Genehmigung dieser Punkte wurde, nach den heftigsten Vorwürfen und starkem Widersprechen, jedoch der Gewalt endlich nachgebend, von sämmtlichen Reichstags-Gesandten, im Namen des Reichs, am 10. März vollzogen.

Der Fürst von Taxis gehörte ebenfalls zur Zahl der verlierenden und schadlos zu haltenden Reichsfürsten, wenn gleich nicht wegen des Verlustes eines Fürstenthums, doch aber wegen des

nun völlig aufgehobenen Besitzes aller eigenthümlichen Reichslehn-Postanstalten jenseit des Rheins und deren Einkünfte, ferner als Erb-General-Postmeister der Oesterreichischen Niederlande und als Kaiserlicher Reichs-General-Erb-Postmeister in Deutschland mit seinen Posten in den Clevischen Provinzen, Jülich, Zweibrück und in den Bisthümern Cöln und Trier. Hiezu noch die eben so schmerzliche Einbuße der Porto-Einnahme für alle nach Portugal, Spanien, Frankreich, den österreichischen und französischen Niederlanden bestimmte, und von daher kommende Briefe, welche sonst an die Taxisschen Gränz-Postämter mußten abgeliefert werden. Dies Alles ging nun an Frankreich über.

---

Seit dem Abschluß jenes unglückseligen Lüneviller Friedens waren volle 18 Monate über das Berathen, wegen der Entschädigungen, verflossen, ohne daß das Geringste wegen Vertheilung der letztern geschehen und entschieden worden war. In dieser Zeit hatte jedoch Fürst Karl Anselm von Taxis, um einigermaßen den Verlust zu decken, und fest vertrauend auf seine fast 300 Jahr alten Vorrechte, auch keinen Widerspruch der Reichsstände besorgend — in den Ländern diesseit des Rheins und wo es sonst verstattet wurde, seine Posten einrichten lassen, knüpfte Unterhandlungen an, schloß eine Uebereinkunft mit Frankreich, und bezog alle Einnahme. Er erwartete die Bestätigung von der Reichstags-Versammlung.

Aber in dieser handelte es sich darum, 31 vormals auf der linken Rheinseite angesessene Standesherren, wegen der verlornen 885 Quadrat-Meilen Land mit 1,960,575 Einwohnern g) und 14,163,134 Gulden verhältnißmäßig zu befriedigen. Soviel in der Gesammtzahl an Flächen-Inhalt, Einwohnern und jährlichen Einkünften hatten die Verlierenden angegeben. Nach diesen Achtzehn Monaten ward der Zustand, wegen der Intriguen, bedenklicher und die Berathungen über das Bestimmen des Ersatzes

g) nach dem Bericht der Reichs-Deputation in den Zeitungen von 1803. Im Convers. Lexik. B. III. S. 818 sagt dagegen der Prof. Hasse in Dresden: 1200 Quad. M. mit fast 4 Millionen Menschen. Welch eine Abweichung von jener amtlichen Angabe! Dr. Hassel bestimmt in seinen Statistischen Umrissen die Gesammtzahl auf 956 Quad. M. folglich um 71 Quad. M. mehr, als jene Officielle.

wurden immer beunruhigender. Denn das unaufhörliche Geschrei: Entschädigung! Gerechtigkeit! überall Zudringliche und Zudringlichkeit, ungemäßigte Forderungen, unglaubliche Angaben der Verluste der verdrängten Fürsten und — was eigentlich den Aufruhr zum höchsten trieb und eine Ausgleichung unmöglich machte — die hartnäckige Widersetzlichkeit der geistlichen Beherrscher, Aebte und Prälaten, aus deren Länder-Eigenthum die Verluste nur ersetzt werden sollten und konnten, hemmten jedes Beschließen. Der betheiligte Clerus wollte sich nicht zu der kleinsten Schmälerung seines Landgebiets, nicht zu dem allermindesten Beitrage verstehen, und forderte mit heiliger Wuth die Vergütung von den weltlichen Fürsten allein, oder — nach einiger Besänftigung — im äußersten Fall, von der Gesammtheit des Reichs.

Da vereinigten sich die Regenten Rußlands und Frankreichs (Alexander und Bonaparte, damals noch erster Consul), den Entschädigungsplan zu entwerfen. Er wurde in den Hauptsätzen angenommen, durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß in Regensburg am 25. Februar 1803 bestätiget und hienächst überall ausgeführt.

Dies Reichs-Gesetz enthält für das Haus Thurn und Taxis — außer einer unbedeutenden Länderei-Zutheilung — im §. 13. die höchst wichtige Festsetzung:

„Uebrigens wird die Erhaltung der Posten des Fürsten „von Thurn und Taxis, so wie sie konstituirt sind, „garantirt. Dem zufolge sollen die gedachten Posten in „dem Zustande erhalten werden, in welchem sie sich ihrer „Ausdehnung und Ausübung nach, zur Zeit des Lüneviller Friedens befanden".

„Um diese Anstalt in ihrer ganzen Vollständigkeit, so „wie sie sich im besagten Zeitpunkt befand, destomehr zu „sichern, wird sie dem besondern Schutz des Kaisers und „des kurfürstlichen Collegiums übergeben".

In diesem Staats-Gesetz ist der Punkt wohl zu beachten, daß die bisher immer

Kaiserliche Reichs-Posten

nicht als solche aufgeführt und anerkannt, sondern wie ein Privat-Institut nur:

Fürstlich Taxische Posten

genannt, mithin

**das Reichs-General-Erb-Postamt als aufgehoben erklärt wird.**

Ein entscheidender Spruch, denn er nahm diesem ganzen Postwerk gerade die hohe Bedeutenheit, die Macht und das Gewicht, kraft deren die Besitzer berechtiget zu seyn glaubten, ihr Postmonopol im ganzen deutschen Reiche ausbreiten zu können, aus welcher Erklärung denn auch alle Widerwärtigkeiten entsprungen waren.

---

Auf jenen sanctionirten Machtspruch der gesammten Reichsstände sich beziehend, begehrte der Fürst von Taxis mit Fug und Recht den fortdauernden Besitz aller bisher ihm eigenthümlichen Postanstalten. Noch standen die mächtigen Stützen seines Instituts, das Reichsoberhaupt und der Protector (Reichs-Erzkanzler und Kurfürst von Mainz), in der alten Würde, um das sich angemaßte Recht ihres Schützlings durch kräftige Verwendungen geltend zu machen, obgleich *die Sache selbst nicht mehr eine Reichs- und Staats-Angelegenheit war.*

Die obige Festsetzung zu Gunsten Taxis konnte jedoch nicht überall auf die jetzigen neuen Besitzer der Entschädigungsländer Anwendung finden, in welchen die Reichsposten nur in *durchgehenden Postenzügen* bestanden hatten. Ferner wurden in eben jenem Reichsgesetz die höhern Reichsstände: *Souveraine* Fürsten genannt, nicht so der Fürst von Taxis, es würde folglich ein klarer Widerspruch darin liegen, wenn das Reichsgesetz einem Souverain die volle Ober-Landesherrliche Hoheit dadurch beschränkt, fast aufgehoben hätte, daß ein Theil der Hoheitsrechte — *das Post-Regal* — einem *nicht-souverainen* Fürsten, also einem Untergeordneten, als *Mitgenuß* wäre zugewiesen worden. Diese Deutung ist unvereinbar mit dem staatsrechtlichen Begriff: Souverainität und hebt die Gültigkeit des Ausspruchs der Reichs-Deputation von selbst auf.

Aus Vorstehendem folgt zugleich, daß alle Befugnisse, welche dem Beherrscher des Staats *nur allein* zustehen, jeden Gegenstand des *Privatrechts* ausschließen, der Monarch also, nicht der Privat-Monopolist, es ist, dem die Postanstalten seines Landes angehören. Eben darum kann die Fortdauer der Taxisschen Posten nur auf einem *bedingten Gestatteten* beruhen.

Aus eben diesem Rechte der neuen unbeschränkten Erwerbung der Entschädigungsländer blieb es auch fest entschieden, daß

**die Reichsposten in Deutschland nicht weiter gestattet werden konnten,**

die Entschädigung aber mußte vom ganzen Reiche — eigentlich vom Kaiser allein getragen werden, weil dessen Vorfahren eigenmächtig und ganz gegen die Reichsverfassung d. h. ohne Einwilligung aller Reichsstände — dem gesammten Deutschland das Taxische Postwesen aufgelastet hatten.

Der Fürst von Taxis, bewogen durch diese Argumente und klare Erläuterungen, schloß zu seiner Sicherheit in den Jahren 1804 und 1805 besondre Postverträge mit Nassau, Hessen-Darmstadt, Baden, Würtemberg, Pfalzbaiern, Würzburg und den Herzoglich Sächsischen, und Fürstlich Reußischen Häusern, wegen Ueberlassung ihres Postwesens.

---

Doch drei Jahr nach jenem Reichsschluß, 1806, ward das Auflösen des Reichs-Postwesens völlig entschieden.

Bedrängt von Napoleons Drohen, Uebermuth, Macht und Eroberungsgeist, vereinigten sich vierzehn Reichsfürsten — unter diesen Baiern, Würtemberg, der Fürst-Primas von Mainz, Baden und Berg die mächtigsten — und schloßen den bald wieder verschwundenen Rheinbund, entworfen und vollzogen in Paris den 12. Julius 1806, bestätiget von Frankreichs Kaiser, als Protector, in St. Cloud am 19. Diesem Bündniß zufolge trennten sich die Mitglieder vom Reichsfürsten-Verein und erklärten sich frei von der Staats-Abhängigkeit.

Auch Kaiser Franz II. Deutschlands Oberhaupt, entsagte im folgenden Monat durch die sogenannte Abdikations- (Verzichtungs-) Acte vom 6. August, der bisherigen Leitung der Reichs-Angelegenheiten. Das 1006 Jahr alte Römisch-Deutsche Kaiserreich verschwand, seine morsch gewordene Verfassung fiel in seiner längst sinkenden Schwäche zusammen, mit ihm verloren sich die so ehrenvollen hochgeachteten Würden und Namen: Kurfürst h),

h) Der Landgraf von Hessen-Kassel hat die Benennung: Kurfürst als Titel beibehalten, um seinen höhern Standpunkt über Herzoge, Fürsten und Grafen zu bezeichnen.

Reichsstand, Reichsritterschaft und Reichsstadt, denn auch Oesterreich, Preussen, Schweden und Dänemark (diese Beiden wegen ihrer Besitzungen in Deutschland) zogen ihre deutschen Staaten aus dem Reichsverbande, dessen letzte Stützen sie noch gewesen waren. Kaiser Franz II. war mithin der letzte Kaiser Deutschlands und seit Karl dem Großen das 54te und letzte Oberhaupt des vormals so mächtigen und gefürchteten deutschen Reichs. Durch diese Auflösung der Bestandtheile eines sonst so gewaltigen Reichs war nun allen seinen Staaten die Macht überkommen, auch die in ihrem Gebiet vorhandenen Reichs- oder Fürstlich Taxisschen Posten aufzuheben, und das Post-Regal, als ein vollständiges unbeschränktes Hoheits-Recht, selbst zu verwalten.

So verfiel denn auch mit jenen Grundpfeilern eine vor 290 Jahren begonnene Anstalt, die, von den Kaisern und von den Protectoren in Mainz so fest gegründet und beschirmt, mit Nichtbeachtung der Hoheitsrechte aller deutschen Fürsten emporgehoben und durch Gewaltschritte jeder Art unterstützt, dem ganzen Reiche nützen sollte. Ausgebreitet war sie in ihrem Wirken, von allen Reichsstädten und einzeln stehenden Gebieten, von sämmtlichen geistlichen Fürsten, Bischöfen und Prälaten, überhaupt von Allen aufgenommen worden, die dem Kaiser als Oberherrn in jeder Beziehung unterworfen waren, oder, wegen des beschränkten Länderbezirks, keine eigenen Landesposten unterhalten konnten.

Das hochgeachtete Ansehn, die ausgedehnten Befugnisse, das als rechtsgültig angenommene Herkommen und der fast 200 jährige Name: Kaiserliche Reichspost gingen nicht nur auf immer verloren, sondern mit ihnen auch die ganze Souverainität eines Fürstlichen Hauses, weil dasselbe weder ein Landgebiet in Deutschland als Fürstenthum, noch andre aus einem Reichsfürsten-Stande entspringende Gerechtsame besaß.

---

## §. 6.
## Jetziger Zustand des Fürstlich Taxisschen Postwesens.

Kaiser Napoleon im Jahr 1807 das Oberhaupt der meisten deutschen Staaten — denn auch die Rheinbund-Fürsten wa-

ren seine unterthänigen Vasallen — hatte dem Fürsten Karl Alexander von Taxis vergönnt, einige Posten auf der rechten Rheinseite einzurichten. Es geschah und nach vier Jahren, 1811 ward auch die Fürstliche General Post-Direction von Regensburg nach Frankfurt a. M. verlegt.

Jedoch jene Fremdherrschaft sank schon 1813, wo nach dem Zurückzuge des feindlichen Heeres über den Rhein, die alten Besitzer in ihre vorigen Regenten-Rechte und Länder wieder eintraten. Man überließ vorläufig die Postanstalten der Taxisschen Verwaltung. Als Anfang ward der vormalige Postenlauf von Frankfurt über Düsseldorf und Münster nach Bremen hergestellt, obgleich Hannover den Durchgang der verschlossenen Taxisschen Felleisen sehr erschwerte.

Nachdem die verbündeten Mächte 1814 auch die vormals deutschen Staaten jenseit des Rheins erobert hatten, übernahm Taxis, mit Einstimmung jener Mächte und der Reichsfürsten, die Besorgung der Posten in den wieder erlangten Besitzungen, jedoch ebenfalls nur vorläufig (provisorisch). Der nach Elba verbannte Napoleon kehrte nach Frankreich zurück, der Krieg mit ihm ward erneuert; der Sieg bei la belle Alliance den 18. Junius 1815 und die vollzogene Verbannung des Wortbrüchigen nach dem Eiland St. Helena entschieden und gründeten Deutschlands Freiheit.

Zehn Tage zuvor hatten die Hauptfürsten Deutschlands im Verein mit Rußlands Kaiser, am 8. Junius in Wien die Congreß- oder

Deutsche Bundes-Acte,

als Reichs- und Staats-Gesetz vollzogen, darin die Gestaltung des neuen Deutschen Staatskörpers, die Rechte und Pflichten der souverainen und Bundesglieder, auch zugleich

das Verbleiben der Taxisschen Posten,

jedoch bedingt, festgesetzt. Der Artikel 17. dieser Acte spricht:

„Das Fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt (conservera sa possession) in dem durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 oder durch spätere Verträge bestätigten Besitz und Genuß der Posten (les revenues assurées) in den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten. „In jedem Fall werden demselben in Folge des Art. 13.

„des erwähnten Reichs-Deputations-Hauptschlusses seine
„auf Belassung der Posten, oder auf eine angemessene
„Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche gesichert
„(seront maintenus). Dieses soll auch da Statt finden,
„wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den In-
„halt des Reichs-Deputations-Hauptschlusses geschehen
„wäre, insofern diese Entschädigung durch Verträge nicht
„schon definitiv festgesetzt worden ist".

Dies sind die Gerechtsame, welche dem Fürsten verbürgt worden sind. Sie enthalten die Alternative (Doppelwahl): entweder ihm die Posten zu lassen, oder bei gegründeten Rechten und Ansprüchen eine angemessene Entschädigung zu bewilligen, wobei freilich die Forderungs- und die Vergütungs-Summen auszugleichen bleiben.

Obigem zufolge besitzt der Fürst gegenwärtig sehr bedeutende Landesposten, diese theils zu Lehn, theils durch bündig geschlossene Verträge (Conventionen) übernommen.

---

Ein Jahr nach dem Erscheinen der Bundes-Acte erhielt nämlich der Fürst Alexander Karl Joseph von Taxis das Kurhessische Postwesen als ein Erb-Mannthronlehn mit dem Titel: Erb-Land-Postmeister, laut Vertrags vom 11. und Patents vom 16. Junius 1816 — durch den Rezeß vom 8. December die Benutzung der Postanstalten in Sachsen-Weimar-Eisenach, — am 1. März 1817 die in Gotha als ein Erb-Mannthronlehn und in Birkenfeld die vom Herzog von Oldenburg, — im November die in Schwarzburg-Rudolstadt, im Altenburgischen und in Sachsen-Coburg, — am 31. März 1818 im Großherzogthum Hessen-Darmstadt, — durch den Post-Lehnvertrag vom 27. Julius und die Königl. Verordnung vom 9. September 1819 das gesammte Postwesen im Königreich Würtemberg mit der Würde eines Erb-Land-Postmeisters und den Familien- und Standes-Vorrechten. (s. Würtemberg, Kap. 9.), — am 9. November 1829 von neuem das Erbmann-Thronlehn über die Posten im Obertheil des Fürstenthums Schwarzburg-Rudolstadt, und — am 13. Junius v. J. (1831) in München die feierliche Thronbelehnung als Kron-Ober-Postmeister des Königreichs Baiern. (s. Kap. 8. Baiern).

ren seine unterthänigen Vasallen — hatte dem Fürsten Karl Alexander von Taxis vergönnt, einige Posten auf der rechten Rheinseite einzurichten. Es geschah und nach vier Jahren, 1811 ward auch die Fürstliche General Post-Direction von Regensburg nach Frankfurt a. M. verlegt.

Jedoch jene Fremdherrschaft sank schon 1813, wo nach dem Zurückzuge des feindlichen Heeres über den Rhein, die alten Besitzer in ihre vorigen Regenten-Rechte und Länder wieder eintraten. Man überließ vorläufig die Postanstalten der Taxisschen Verwaltung. Als Anfang ward der vormalige Postenlauf von Frankfurt über Düsseldorf und Münster nach Bremen hergestellt, obgleich Hannover den Durchgang der verschlossenen Taxisschen Felleisen sehr erschwerte.

Nachdem die verbündeten Mächte 1814 auch die vormals deutschen Staaten jenseit des Rheins erobert hatten, übernahm Taxis, mit Einstimmung jener Mächte und der Reichsfürsten, die Besorgung der Posten in den wieder erlangten Besitzungen, jedoch ebenfalls nur vorläufig (provisorisch). Der nach Elba verbannte Napoleon kehrte nach Frankreich zurück, der Krieg mit ihm ward erneuert; der Sieg bei la belle Alliance den 18. Junius 1815 und die vollzogene Verbannung des Wortbrüchigen nach dem Eiland St. Helena entschieden und gründeten Deutschlands Freiheit.

Zehn Tage zuvor hatten die Hauptfürsten Deutschlands im Verein mit Rußlands Kaiser, am 8. Junius in Wien die Congreß- oder

Deutsche Bundes-Acte,

als Reichs- und Staats-Gesetz vollzogen, darin die Gestaltung des neuen Deutschen Staatskörpers, die Rechte und Pflichten der souverainen und Bundesglieder, auch zugleich

das Verbleiben der Taxisschen Posten,

jedoch bedingt, festgesetzt. Der Artikel 17. dieser Acte spricht:

„Das Fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt (con-
„servera sa possession) in dem durch den Reichs-Depu-
„tations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 oder durch
„spätere Verträge bestätigten Besitz und Genuß der Po-
„sten (les revenues assurées) in den verschiedenen Bun-
„desstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Ueberein-
„kunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten.
„In jedem Fall werden demselben in Folge des Art. 13.

„des erwähnten Reichs-Deputations-Hauptschlusses seine „auf Belassung der Posten, oder auf eine angemessene „Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche gesichert „(seront maintenus). Dieses soll auch da Statt finden, „wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den In„halt des Reichs-Deputations-Hauptschlusses geschehen „wäre, insofern diese Entschädigung durch Verträge nicht „schon definitiv festgesetzt worden ist".

Dies sind die Gerechtsame, welche dem Fürsten verbürgt worden sind. Sie enthalten die Alternative (Doppelwahl): entweder ihm die Posten zu lassen, oder bei gegründeten Rechten und Ansprüchen eine angemessene Entschädigung zu bewilligen, wobei freilich die Forderungs- und die Vergütungs-Summen auszugleichen bleiben.

Obigem zufolge besitzt der Fürst gegenwärtig sehr bedeutende Landesposten, diese theils zu Lehn, theils durch bündig geschlossene Verträge (Conventionen) übernommen.

---

Ein Jahr nach dem Erscheinen der Bundes-Acte erhielt nämlich der Fürst Alexander Karl Joseph von Taxis das Kurhessische Postwesen als ein Erb-Mannthronlehn mit dem Titel: Erb-Land-Postmeister, laut Vertrags vom 11. und Patents vom 16. Junius 1816 — durch den Rezeß vom 8. December die Benutzung der Postanstalten in Sachsen-Weimar-Eisenach, — am 1. März 1817 die in Gotha als ein Erb-Mannthronlehn und in Birkenfeld die vom Herzog von Oldenburg, — im November die in Schwarzburg-Rudolstadt, im Altenburgischen und in Sachsen-Coburg, — am 31. März 1818 im Großherzogthum Hessen-Darmstadt, — durch den Post-Lehnvertrag vom 27. Julius und die Königl. Verordnung vom 9. September 1819 das gesammte Postwesen im Königreich Würtemberg mit der Würde eines Erb-Land-Postmeisters und den Familien- und Standes-Vorrechten. (s. Würtemberg, Kap. 9.), — am 9. November 1829 von neuem das Erbmann-Thronlehn über die Posten im Obertheil des Fürstenthums Schwarzburg-Rudolstadt, und — am 13. Junius v. J. (1831) in München die feierliche Thronbelehnung als Kron-Ober-Postmeister des Königreichs Baiern. (s. Kap. 8. Baiern).

stellens, eine noch nirgend dagewesene Anordnung hervor, deren Wesen, Form und Einrichtung — wenn gleich als Mittel zur Erreichung des nämlichen Ziels — dennoch ganz verschieden waren und von den Sendungs-Anstalten in den vorigen Zeiten und denen zu jener Zeit in Deutschland und Frankreich völlig abwichen. Sie ist die Anstalt, welche wir seit 316 Jahren **Posten** nennen, und deren Erfinder und Gründer auch **Deutsche** gewesen sind.

Gerade 200 Jahr **vor Ludwig XI.** König von Frankreich, der irrthümlich als Urheber der Posten gepriesen wird, und 252 Jahr **früher**, als Deutschlands Kaiser **Maximilian I.** seinem Günstling **Franzisco de Tassis** gestattete, eine Anstalt zum schnellen und wohlfeilen Briefsenden von Brüssel durch Süddeutschland nach Wien und Rom zu errichten (s. S. 109), da bildete sich schon **im Jahr 1276 zu Marienburg**, im jetzigen Königreich Preussen, in keinem andern Lande unsrer Erde, **der Stoff**, aus welchem

**das Postwesen**

hervorging, wenige Jahrhunderte nachher in ganz Europa sich verbreitete, und in den Grundformen fast noch so besteht. Wohl zu beachten,

> **von Deutschen**, und zwar von den **Marianer-** oder **Deutschen Ordensrittern** sind die Anstalten, nun **Posten** genannt,
>
> **erfunden und eingeführt worden.**

Das Ausführliche und die Beweise stehen im folgenden §. 4.

Der Ursprung ihrer Anordnung lag in den Umständen, die mit der Geschichte des Landes und der Stifter der Anstalt in unzertrennlicher Verbindung stehen. Von Beiden hier das Merkwürdige, zuerst vom Lande Preussen.

---

Geschichte Preussens vom Prof. Johannes Voigt in Königsberg, 1827 und 1828, — dessen Geschichte von Marienburg, 1824. — J. C. L. Haken Gemälde der Kreuzzüge in Palästina, 1808. — Joh. v. Müller allgem. Weltgeschichte B. XV. — Dr. G. v. Ekendahl altes und neues Jerusalem, 1828. — C. F. Pauli Preuß. Staats-Geschichte, B. IV. — J. P. ab Ludewig Opuscula miscella, 1720. lib. II. §. 4. — v. Raumer Geschichte der Hohenstaufen. — Prof. Theod. Heinsius Preussens Trauer und Glanz. — Dir. Straß Strom der Zeiten, — dessen Geschichte der Deutschen. — C. G. Vischer allgem. geschichtl. Zeittafel rc. 1820. — Matthias Darstellung des Preuss. Postwesens, 1817. B. I. rc. rc., Urkunden, Archiv-Acten und andre glaubhafte Handschriften.

---

## §. 1.
## Alte Geschichte.

Jahrhunderte vor dem Eintritt des Heidenbekehrers und Märtyrers Adalbert (ermordet von den Heiden den 23. April 997), bewohnten Pruthunger, Ostgothen, Wythinger, Gepiden, Peucier, Celten und Heruler (Trebellius Pollio in vita Divi Claudii) das jetzige Ost- und Westpreussen. Uebervölkert in ihrer Heimath suchten sie in fremden Gebieten Nahrung und neue Wohnungen. Auf ihrer Wanderung nach Süden wurden sie jedoch vom Kaiser Aurelius Claudius im Jahr 269 aufgehalten, und in der Schlacht bei Naissus in Dardanien — jetzt Nessus, auch Nissa in Bulgarien — fast vernichtet, die Ueberbliebenen flüchteten größtentheils zurück ins Vaterland.

Etwa 700 Jahr nach dieser Schlacht ist der Mönch Gaudentius (997—1006), Gefährte und Lebensbeschreiber jenes Adalbert, der Erste, der die Volks- und Ländernamen Pruzzi, Pruzzia (polnisch, sprich z wie s, also Prussi, Prussia) i) auf-

i) Diesem zufolge schreibt der Prof. Johannes Voigt in seiner Geschichte von Preussen stets: Preussen, nicht Preußen; ich bin dem Beispiele desselben aus dem Grunde der Abstammung, überall gefolgt.

führt. Herzog Bogislav I. Chrobri (der Tapfere) von Polen bekriegte nämlich die unterjochten aufrührerischen Einwohner, führte das Christenthum bei ihnen ein, und benannte, den ältesten Urkunden zufolge, das überwältigte Land: Po-Ruzzi, auf deutsch: An Rußland (nämlich gränzend), zusammengezogen: Pruzzi; die Namen der verschiedenen Völkerschaften erloschen allgemach. Polens Oberherrschaft hörte aber nach Mieczislaw II. Tode (1034) und der Flucht seines Sohnes Kasimir I. im Kriege der Thronbewerber auf, das Heidenthum mit seinen allgewaltigen, furchtbaren Criwen oder Griwen (Priestern) gewann wieder die Oberhand, selbst viele Bekehrten entsagten dem neuen Glauben.

Die Preussen, nun frei vom Joche, hatten Oberhäupter, von denen Einige die christliche Religion und mit dieser den vom Papst Innocenz III. (1198—1216) als Bischof in Preussen geweiheten Cisterzienser- (nach Andern: Bernhardiner-) Mönch Christian zum geistlichen Oberhirten angenommen, und ihm die Gebiete Culm und Löbau zu seinem Sprengel und Aufenthalt angewiesen hatten. So ward von jenem Bischof und einigen Missionarien die erste christliche Kirche in Preussen gegründet.

Aber die Verkündiger des Evangeliums und alle neuen Christen unterlagen der Wuth, dem Rauben und Morden der ergrimmten Heiden. Der vom Bischof und dem christlichen Herzog Conrad von Masovien zum Schutz der Kirche gestiftete Ritterorden von Dobrin war in der verlornen Schlacht bei Straßburg, Ende 1224, bis auf 5 Mitglieder vernichtet worden, jede Hoffnung zur Errettung des Christenthums verschwunden, alles schien verloren. Doch der Glaube an die heiligen Wahrheiten sollte nicht untergehen. Er trat mit den Vorzeichen seiner künftigen Herrschaft auf, und die Scheidejahre des Heidenthums wurden kraftvoll und mächtig herbeigeführt von Deutschen, dem Ritter-Orden der Marianer.

---

## §. 2.

## Deutscher Orden, oder Marianer=Ritter.

Dienstags den 7. Junius 1099 begann die Umschließung und Belagerung der Stadt Jerusalem. Nach 39 Tagen und fruchtlos wiederholten Stürmen, Freitags den 15. Julius Nachmittags, sank von Gottfrieds von Bouillon mächtigem Streitthurm die Fallbrücke auf Salems feste Mauer, ein Lanzenwald der Kreuzfahrer entstürzte den Oeffnungen des Thurms und mit dem Heeresruf: Dieu le veut! drangen die Streiter auf die Ungläubigen ein. Um 3 Uhr hob Etoldek[k]), der muthige Kämpfer für Christi Sieg und Gottes Ehre, die Kreuzesfahne hoch auf Sions Zinnen, 70,000 Sarazenen wurden erschlagen, alle Juden in der Synagoge verbrannt. Noch hielten sich geflüchtete Feinde auf der Berghöhe in Davids Burg und Thurm.

Aber schon am folgenden Tage ergab sich der Emir Jftikhar=Eddulet (v. Raumer schreibt Eddaulah, Befehlshaber des ägyptischen Khalifen), mit 300 seiner Tapfern gegen ein starkes Lösegeld und freien Abzug nach Askalon, ganz Jerusalem war nun gefallen. Der weise Gottfried von Bouillon, Herzog von Nieder=Lothringen, ward am 22. Julius zum König des neuen Christen=Reichs erwählt und ausgerufen. Die Krönung verbat der fromme Mann; nur ein Jahr lebte er noch in seinem heiligen Beruf und starb den 18. Julius 1100.

Tempel, Palläste und Hospitäler wurden erbauet und in der Folge Brüder= und Ritterschaften zu St. Johannis und der Templer gestiftet. Diesen Bündnissen lag es ob, die Christen und Pilger zu beschützen, die Kranken zu pflegen und für die Armen zu sorgen.

Aber Niemand nahm sich der deutschen Pilger und Kranken an, die milden Stiftungen schlossen sie, wegen Unkunde der

---

k) So sagt Johannes v. Müller, v. Raumer nennt nach Rob. Mon. 75. die 2 Brüder aus Flandern Leutold, Letold (Ludolf) und Engelbert, dann Guicher, dann den Herzog von Bouillon.

Sprache, von allen Wohlthaten aus. Da erbarmte sich im J. 1128 ein frommer Deutscher in Jerusalem der hülflosen jammernden Landsleute und räumte ihnen sein Haus zur Aufnahme und zum Hospitale ein, der Patriarch, gerührt durch diese Edelthat, ließ ein Bethaus für die Verstoßnen anbauen. Andre fromme Deutsche übernahmen die Pflege, deutsche Edle und Ritter gesellten sich zu ihnen, um der Nothleidenden zu warten und traten in einen Verein unter dem Schutz der heiligen Gottesmutter Maria. Sie erhielten ein besondres Ritterkleid (ein schwarzes achtspitziges Kreuz auf dem weißen Mantel), nannten sich Marianer, wurden von den Päbsten Cölestin II. und Hadrian IV. (1143—1159) als geistlicher Orden bestätiget und vom Kaiser Friedrich I. (Barbarossa) mit mehreren Einkünften beschenkt. Milde, stets rege Wohlthätigkeit und Muth im Kampfe erwarben dieser Brüderschaft Verdienst und Ruhm.

In dem Chronologisch-Genealogischen Handbuche der Reiche und Staaten Europens, 1798, S. 277 ist die Errichtung des Deutschen Ritter-Ordens anders vorgetragen worden. Er entstand im J. 1190 bei der Belagerung der Stadt Ptolemais (jetzt Acre) in Syrien durch die Kreuzfahrer. Einige Schiffer, Kaufleute und Pilger aus Lübeck, Bremen rc. errichteten aus dem Segel des deutschen Schiffs Cocka ein Zelt zu einem Hospital für ihre Landsleute. Papst Cölestin III. bestätigte durch die Bulle v. 13. Febr. 1191 diese Stiftung der Brüder des deutschen Hauses unsrer lieben Frauen zu Jerusalem, und der deutsche König Heinrich VI. schenkte dem Verein das von einem Deutschen gestiftete Marien-Hospital in Jerusalem. Daher die Benennung des Ordens. (Petri de Dusburg Chronicon Prussiae).

Alle Tugenden der frühern Kreuzfahrer entwichen aus den andrängenden Ankömmlingen und vielem Gesindel, das nur Plündern und Beute begehrte, Gewaltthaten und Gräuel aller Art beging. Sogar Fürsten und Heerführer entzweieten sich um den Besitz des Königthums und Einige handelten im Einverständniß mit Saladin (Salah-ed-din), dem Sultan in Aegypten,

ihrem und aller Christen Feind. Doch dieser vergalt den Verrath der Meineidigen, er vernichtete in der Schlacht bei Hitte oder Hittim, unweit Tiberias, den 5. nach Andern den 13. Julius 1187 fast das ganze Kreuzheer, König Guido von Lusignan (letzter König von Jerusalem), Arnold, Herr von Karac, das zweite Oberhaupt, von Saladin nachher mit eigener Hand ermordet, alle Anführer und die meisten Ordensritter geriethen in Gefangenschaft. Saladin, voll hoher Achtung gegen den ihm längst bekannten frommen, unbefleckten Wandel der Marianer und aller Deutschen, erlaubte nur diesen allein und keinem andern Christen, frei nach Jerusalem zu ziehen und dort ferner ihren heiligen Beruf zu erfüllen.

Als 33 Jahr nachher, 1220, Damiette, Jerusalem und fast alle Städte des heiligen Landes von den Saracenen waren wieder erobert worden, schiffte sich auch der größte Theil dieser Marianen-Ritterbrüder, unter Anführung ihres hochherzigen und tapfern Heermeisters Hermann von Salza ein, um in Italien und Deutschland ein neues Kreuzheer zu versammeln. Venedig war der Landungsplatz.

---

## §. 3.

## Besitznahme von Preussen.

Dort erschienen Gesandte jenes hart bedrängten Bischofs Christian in Preussen und des Herzogs Conrad in Masovien, und flehten um Beistand gegen die Wuth und Verheerungen der Heiden. Hermann gelobte die Erfüllung der Bitte, Kaiser Friedrich II. verlieh urkundlich dem Marianer- oder Deutschen-Orden den unbeschränkten Besitz Preussens mit dem Rechte eines selbstständigen Staats und die Päbste Honorius III. und Gregor IX. (1227—1241) bestätigten die Schenkung. Das Eigenthum war nun gegründet und gesichert.

Der Heermeister ernannte den hochgeachteten verständigen Landmeister Hermann Balco (Balk, und wegen seines Muths genannt: Falke) zum Statthalter, Comthur und Heerführer in Preussen (Praeceptor per Slavoniam et Prussiam). Im Frühjahr 1231 begannen der Einzug des Ritterheeres und der Kampf, und siegend ließ Balco, als festen Eintritt in der Heiden Land, die Burgen und Städte Thorn, Culm und Marienwerder erbauen und besonders Deutsche sich ansiedeln; 1249 war das ganze Land bis zur Gränze Litthauens unter des Ordens Gebot gebracht, nach dem Rechte der Eroberung und deutscher Ueberzeugung. Auch Schulen wurden errichtet und Schulmeister überall eingesiedelt, wie eine Schenkungs-Urkunde des Bischofs von Ermland vom J. 1251, (unter der Regierung des Hoch- und Deutschmeisters von Hohenlohe) bezeugt.

Nur kurz dauerte der blutig erkämpfte Friede. Der wilde Geist der unterjochten Heiden und die verhaltene Erbitterung erhoben sich noch schrecklicher durch die Härte der rauhen, gestrengen Ordens-Landmeister und vieler Ritter aufgeregt. Schlachten, nur mit dem Tode einer großen Anzahl Ordensbrüder und christlicher Vasallen nothdürftig gewonnen, verschafften dem Orden ein kümmerliches Uebergewicht, und um dies zu erhalten, forderte die Vorsicht, das so theuer wieder erworbene Gebiet durch neue starke Burgen sichrer zu bewahren, besonders eine Hauptfeste zu errichten. Im April 1276 stand sie vollendet, die herrliche Marienburg auf dem hohen Ufer der Nogath, als Haupt-Ordenshaus des ganzen Marianer- nun Deutschen Ordens und aller Ordenshäuser in Preussen, Liefland, Deutschland und Italien, und als prachtvolle Residenz des Hoch- und Deutschmeisters und seines Convents.

Der Schriftwechsel zwischen dem heiligen Stuhl in Rom, dem Bischof und den zerstreut wohnenden Geistlichen wurde durch wandernde Mönche und Layenbrüder von Kloster zu Kloster bis zum Empfänger gebracht. Die Ritter sandten bewaffnete Boten zu Fuß und zu Pferde (Reisige) von Ort zu Ort.

# A. Geschichte des Postwesens bis 1799.

## §. 4.

### Erfindung der Posten von Deutschen, den Marianer- oder Deutschen Ordens-Rittern, und Einführung des Postwesens zu Marienburg in Westpreussen im Jahr 1276.

Der große Umfang des Ordensgebiets, die Briefsendungen zwischen dem Ordens-Convent, seinem Heermeister in Venedig und den auswärtigen Fürsten, die Entlegenheit vieler Comthureien vom Haupt-Ordenshause, der erbauten Burgen, Städte und Flecken, an welche die Befehle des Hochmeisters und des Statthalters und deren Einberufungs-Schreiben zu den Ordens-Capiteln (Versammlungen der Ritter) ergingen und welche an jene wieder Berichte erstatten mußten, auch der gegenseitige Briefwechsel der Ordensämter und Ritter unter sich und mit den Bekannten und Freunden in Deutschland und Italien, dies zusammen machte nun eine sichere feste Anstalt nöthig, die Briefe zu befördern.

Und eine solche Anstalt ward gleich nach der Einweihung jener Ordensmeister-Burg, 1276, eingeführt, die, wunderbar, gleich bei ihrem Entstehen und der allgemeinen Theilnahme, in der Hauptsache unsern nun ausgebildeten Posten höchst ähnlich war, wie die in den Archiven der Regierung zu Königsberg in Preussen befindlichen Originalschriften und Rechnungen des vormaligen Haupt-Ordenshauses in Marienburg und dessen Comthureien überzeugen.

darum ist in die Rechnungen das Lohn der Convents-Bryff-, Rempter-, ꝛc. ꝛc. Jongen durchgehends abgesondert aufgeführt von dem Lohn des Gesindes, dies durch das Wort: Knecht bezeichnet, als: Fisch-, Pferde-, Stall-, Garten-Knecht ꝛc. ꝛc.

Sie waren in blaues Tuch — wie gegenwärtig noch alle Postillons im Preussischen Staat — gekleidet, laut der Rechnungen, z. B. „xvi halbe bloe Engelisch laken vor de bryffjongen" (16½ Ellen blau englisches Tuch (laken) für die Briefjungen.

c) Der Bryffstall. Jeder Wything hatte in seiner Wohnung ein besonderes Zimmer, welches der Bryffstall (Brief- jetzt Poststube, Post-Expedition) benannt wurde, in welchem er seine Amts-Schreibereien besorgte und die Briefjungen abfertigte und annahm.

Bei der damaligen Beschränktheit der Sprache galt der Ausdruck: Stall als allgemeine Bezeichnung, statt Gemach, Stube, Zimmer, (damals noch unbekannte Namen) also hier: Briefstube, Brief-Expedition. Denn man muß doch annehmen, daß ein Wything — der vornehmste Beamte, gleich nach den Rittern folgend, mit den Edlen des Landes in gleichem Range und 800 Dukaten jährlichem Gehalt — seine Amtsgeschäfte nicht in einem Stalle (nach heutigem Sinn) verrichtet habe.

d) Die Bryffswoyken. Swoyke hieß: Pferd, folglich waren sie die besondern Pferde, nur allein für den Briefdienst, (Postdienst) bestimmt. Die Ausgaben für diese und die Bryffswoyken-Ställe stehen in den Rechnungen stets abgesondert von denen für die andern Reit- und Arbeitspferde aufgeführt, auch überall mit der Vorbenennung: Bryff, zur Unterscheidung, bezeichnet. Z. B.

---

noch in der Benennung: Kammer-, Hof-, Forst- und Jagd- ꝛc. Junker fortdauernd.

**Item v mrck (5 Mark oder 10 Dukaten) vor eyne swoyke in den Brysswoykenstall. — Item vIII mrck vor eyne swoyke in den Brysswoykenstall von Tymo von Grudenz gekowfft.** (Desgleichen 8 Mark — 16 Dukaten — für ein Pferd in den Poststall von Tym in Graudenz gekauft). Mit dem Worte: Item fängt jeder Rechnungssatz an, wie gegenwärtig mit: Desgleichen.

e) Dienstgeschäft. Die Briefe wurden in ein Buch (jetzt Manual genannt) eingeschrieben, jeder mit einer Nummer nach seiner Reihefolge bezeichnet, und neben die Aufschrift (Adresse) eines jeden die Zeit der Aufgabe und des Absendens vom Ordenshause genau bemerkt, folglich ganz so wie in unsern Briefkarten und Stundenzetteln.

Ueberall unterweges in jedem Ordenshause ward dasselbe Geschäft des Einschreibens und Abfertigens beobachtet. Eine Menge solcher bezeichneten, im Archiv noch aufbewahrten Briefe und mitgegebenen Briefkarten und Stundenzettel aus jener Zeit, überzeugt unwiderlegbar von dem Verfahren.

Die Briefjungen zu Pferde, brachten die Briefbunde, in einem umgehängten linnenen Briefbeutel (Bryffsack) wohl verwahrt, bis zum nächsten Ordenshause des Courses, von diesem gingen die weitergehenden Briefe durch einen andern Briefjungen auf einem frischen Pferde weiter, und so fort und fort, in jedem Ordenshause Reiter und Thiere wechselnd, bis zum letzten oder Bestimmungs-Orte eines Schreibens.

---

Man verkennt gewiß nicht in dieser Einrichtung, und zwar in deren einzelnen Theilen

den Wything als heutigen Postmeister — in jedem Ordenshause war ein solcher,

die Bryffjongen als unsre Postillone,

den Bryffstall gleich den jetzigen Brief- oder Post-stuben,

den Bryffswoykenstall, jetzt Post-Pferdestall oder Posthalterei, in jedem Ordenshause war ein solcher,

das blaue Tuch als Dienstkleidung der Bryffjongen und noch gegenwärtig die der Preussischen Postillone,

die Stationen oder Postillon- und Pferdewechsel in jedem Ordenshause,

die Benennung: Bryff als ausdrückliche Bezeichnung der für diesen (Post-) Dienst nur allein bestimmten Personen und Pferde,

besonders als wichtig und entscheidend:

das oben umständlich erklärte Expeditions-Geschäft, in der Hauptsache übereinstimmend mit der jetzigen Weise im Postfach.

Dies zusammen beweiset die höchste Aehnlichkeit, fast Gleichheit mit unserm Postwesen und somit ist

die Erfindung und Stiftung des Postwesens von Deutschen, den Marianer- oder Deutschen Ordens-Rittern im Jahr 1276 zu Marienburg in Westpreussen,

beglaubiget und begründet, mithin Jahrhunderte vor Ludwig des XI. Couriersendungen und der Einführung der Taxisschen Posten.

## Auflösung des Ordens.

Nur 294 Jahre währte die Wichtigkeit und Dauer dieser Ordensherrschaft. Geschwächt durch die Verheerungen der ungezähmten Litthauer und die Fehden mit andern Nachbarn, ja 1466 von den Polen zurückgedrängt bis an das Königsberger Gebiet, nach und nach erschüttert durch innern Zwiespalt, Eidbrüche der Obern, Verletzung beschworner Bündnisse, besonders durch die Verarmung der Unterthanen und weil die übermüthigen Gebietiger die alten Rechte und Freiheiten der Ordensglieder aufhoben und willkührlich über alle herrschen wollten, durch dies Unwesen eilte der locker zusammengehaltene Ritterverein seiner Auflösung entgegen.

Sigismund, Polens König, vollführte sie am 8. April 1525 durch den Krakauer Friedensschluß, in welchem er alle Ordens-Besitzungen und die Bisthümer Samland und Pomesamien säcularisirte, den Orden aufhob, ganz Ostpreussen für ein Erb-Herzogthum erklärte und dies seinem Schwestersohn, dem letzten Heermeister, Markgrafen Albrecht von Brandenburg, als ein Polnisches Lehn übertrug. Westpreussen mit Pomerellen wurden eine Provinz von Polen, Danzig deren Hauptstadt.

Diese Umwandlung sicherte nun Preussens Ruhe. Die beglückenden Folgen zeigten sich allgemach im Handel und Gewerbe, verödete Städte und Dörfer erhoben sich durch neue Einwohner, Verkehr und Ackerbau. Albrecht, nun nicht mehr bloß geheimer Anhänger der neuen Lehre, führte Luthers geläuterte Grundsätze des Christenthums, mit diesem Künste, Wissenschaften und Einrichtungen zum Wohl des Landes ein.

Auffallend ist es, daß in keiner Schrift der Beibehaltung jener Briefbeförderungs-Weise durch reitende Postillons oder eigene Boten gedacht wird; nur von Landesherrlichen Botensendungen durch bestimmte Leute wird späterhin gesprochen, und daß (den Acten zufolge) in ganz Ost-Preussen und Preussisch-Litthauen die Dorfschulzen verpflichtet waren, die Briefe und die

Verfügungen der Obrigkeiten von Amt zu Amt besorgen zu lassen, woraus die Benennung: Aemter-Posten in jenen Provinzen entstand.

---

§. 5.

## Botenwesen in den Marken Brandenburg.

In derselben Zeit waren die Boten-Anstalten in den Marken Brandenburg auch schon in einer bessern Ordnung, wenn gleich der Landesherr, die Regierungs-Behörden und jeder Einwohner die Briefe theils mit eigenen Leuten, theils durch eben abreisende Frohn- und Gerichtsdiener, gewöhnlich aber mit solchen Personen abschickten, welche mit Botenlaufen nach bestimmten Oertern ein Gewerbe trieben, des Weges kundig waren, die zu berührenden Städte kannten, auch vielen Einwohnern jedes Orts bekannt waren und Botenläufer hießen. Auf diese letzte Gattung beziehen sich alle in den vorigen Jahrhunderten von Zeit zu Zeit erlassenen Verfügungen.

Die wichtigen Handelstädte Hamburg, Danzig, Königsberg, Leipzig, Nürnberg, Frankfurt a. M., Cöln, Bremen Amsterdam ꝛc. ꝛc., welche zum Hansabunde gehörten, hatten vorlängst schon ihren Stadt- und Kaufmanns-Boten vorgeschrieben, an gewissen Tagen abzugehen und anzukommen (s. S. 89 u. f.).

Diese Einrichtung war ebenfalls schon im Kur-Brandenburgischen eingeführt worden. Kamen die Boten jener fremden und der inländischen Städte z. B. an den Kurfürsten, oder an die Regierungs-Behörden nach Cöln a. d. Spree (Berlin), so wurde die Ankunftszeit genau in dem Empfangschein bemerkt, und nach einer förmlichen Berechnung das Botenlohn vierteljährlich aus der Hofrentei bezahlt. Zuweilen kamen die Abgeschickten zu Pferde, auch in einem Einspänner, wenn sie viele Briefbunde, auch wohl Handpäckchen, mitbrachten, denn aller Orten, wo sie durchkamen, empfingen und bestellten sie Briefe, Gelder und Pakete.

Die

Die urkundlichen Nachrichten aus den frühen Jahrhunderten über diese Botengänge in den Marken sind zwar verloren gegangen, indessen geben Bruchstücke in den alten schriftlichen Aufsätzen einige Auskunft. In den Kurlanden (also seit dem 18. April 1417, an welchem Tage in Kostnitz Friedrich I. die Kürwürde von Brandenburg erhielt) waren nämlich die Posten, wie sie jetzt sind, dem Namen und Wesen nach, völlig unbekannt. Im Anfange des sechzehnten Jahrhunderts kommt die Benennung: Postbote zuerst vor.

Die älteste schriftliche Urkunde spricht von einer landesherrlichen Botenpost von Cüstrin nach Onolzbach p). Kurfürst Albrecht (Achilles, auch Ulysses), der Held seiner Zeit, hatte als Besitzer der Mark Brandenburg und der Fränkischen Lande, gewöhnlich seinen Aufenthalt in Onolzbach (Anspach), oder am Kaiserlichen Hofe, weil ihn, den feinen, sehr geistreichen Hofmann, die etwas derben Sitten und Ausdrücke der gutmüthigen schlichten Märker nicht sonderlich ansprachen. Aber als Regent ließ er dennoch jenen Ländertheil nicht außer Acht und unterhielt deßhalb die genannte Botenpost als Verbindungsmittel. In seinem am Matthäustage (den 24. Februar) 1473 errichteten Testament bestimmte der sorgende Fürst, daß der Kurprinz Johann die Kurwürde und die Marken, der zweite Sohn Friedrich das Fürstenthum Ansbach, und der dritte Sohn Sigismund das Fürstenthum Bayreuth erhalten sollten.

Neun Jahr nach Albrechts Tode (1486) starb der dritte Sohn Sigismund 1495 ohne männliche Erben, Bayreuth fiel mithin seinem ältern Bruder Friedrich zu, dem nun einzigen Markgrafen in Franken — im Bericht der Geheimen Räthe steht: „ufm Gebirge" — und Burggrafen zu Nürnberg. Die große Eintracht der beiden verbrüderten Regenten, ihr fester

p) oder Ansbach, zusammengezogen in fränkischer Mundart Onolzbach in Onzbach, daraus Ansbach oder Anspach, lateinisch Onoldum, auch Onoldinum.

Verein, sich gegenseitig zu rathen und beizustehen, und die sehr bedenklichen Zeitereignisse machten einen häufigen Briefwechsel dringend nöthig, sein Gang mußte sicherer und bestimmter seyn als bisher. Dies ward bewirkt, jedoch ist die Anfangszeit des Botenganges nicht angegeben.

Die Boten gingen 2- auch 3mal im Monat an unbestimmten Tagen ab von Cüstrin (dem öftern Aufenthalt des Kurfürsten) über Lietzen, Beeskow (Ruhetag), Lübben, Schlieben, Torgau (Ruhetag), Eilenburg, Leipzig (Ruhetag), Weißenfels, Ekkartsberge, Weimar, Saalfeld (Ruhetag), Gräfenthal, Judenbach, Coburg, Potelsdorf, Beyersdorf (Ruhetag), Katelsbach bis Onolzbach, 68 Meilen in 24 Tagen. So lauten die noch vorhandenen Boten- und Stundenzettel, sämmtlich geschrieben und ganz in der heutigen Form abgefaßt.

Mit diesem Botengang stand ein gleicher in Verbindung von Onolzbach über Bamberg, Coburg (Ruhetag), Eisfeld, Ilmenau, Gotha (Ruhetag), Langensalza, Tennstädt, Herzberg und Seesen nach Wolfenbüttel (damals die Residenz des Herzogs von Braunschweig dritter Linie), 52 Meilen in 15 Tagen. In Cüstrin, Onolzbach und Wolfenbüttel waren stets Landesherrliche Boten bereit, die bei Vorfällen sogleich fortwandern und den ganzen Weg unabgewechselt selbst zurücklegen mußten. In den Botenzetteln beider Course sind das Lohn- und Zehrgeld nicht benannt.

Nach einem amtlichen Bericht des Michael Matthias q) wurden in den Zeiten der beiden Kurfürsten Joachim I. und II. (1499—1571) alle Landesherrliche und Privatbriefe durch 30 vereidete Boten bestellt, die aus der Hofrenthei in Cöln (Berlin) besoldet wurden, und noch ein bestimmtes Zehr- und Wartegeld für jeden Tag erhielten, wenn sie an einem Ort verweilen mußten. Diese Beamten besorgten zugleich auf ihren Berufsgängen die Briefe ins Ausland, nach Böhmen, Sachsen,

q) Michael Matthias, Kurfürstlicher Cammer-Registrator, nachher Postdirector in Berlin. (s. folg. §. 8. Seite 172).

Oesterreich, ganz Süddeutschland, Holland, Dänemark ꝛc. ꝛc. sammelten und bestellten unterweges, was ihnen eingehändigt wurde, und ließen sich dafür nach Willkühr ein Bestellerlohn bezahlen. Die Ausdrücke in den Amtsberichten sind nicht ganz klar, ob alle Boten, oder welche von ihnen, für jeden Botengang 8 Thaler Lohn und täglich 2 Groschen Zehr- und Wartegeld erhielten.

Die Botenposten — so benannte man die Botengänge schon in jener Zeit — wurden nach und nach in größere Ordnung gebracht, wozu besonders der häufige Briefwechsel über die Staats-Ereignisse und das Verbreiten der Reformation beitrugen. Ueber 200 Jahr alte Amtsberichte bezeugen, daß schon vor 1550 unter der Regierung Joachim II. (Hectors) und seines Bruders, des Markgrafen Johann V. zu Cüstrin, eine sogenannte Boten-Ordnung (Postgesetz) ergangen sey und eine Botenpost regelmäßig von Cüstrin über Trebbin, Zinna und Annaburg nach Wittenberg bestanden habe, von wo die Briefe durch Kurfürstlich Sächsische Boten nach Dresden, Wien, Heidelberg ꝛc. ꝛc. für Kur-Brandenburgische Rechnung weiter besorgt wurden.

Der Kurfürst Johann Georg errichtete im J. 1583 gemeinschaftlich mit dem Kurfürsten August von Sachsen ein zweites, oder wie der Titel sagt, ein: „Erneuertes vndt verbessertes Boten-Reglement", dessen Urschrift aber in den Post-Archiven zu Berlin und Leipzig nicht zu finden ist.

Am 28. Mai 1589 errichtete die Markgräfliche Regierung in Anspach eine Botenpost über Hof, Schlewitz (Schleitz) Roda, Naumburg bis Halle, und von hier gemeinschaftlich mit den Lüneburgischen Behörden bis Celle. In jedem der genannten Orte mußte sich ein Bote aufhalten, der die ihm von dem angekommenen Boten zugebrachten Briefe sogleich, bei Tage und in der Nacht, weiter bis zum folgenden Stationsorte eines Boten brachte. Auf jedem dieser Botenwechsel war ein Beamter (Postverwalter) bestellt, der das angekommene Briefpaket annahm, in ein Buch (Manual) verzeichnete und dem abgehenden Boten

mit einem Post- (Stunden-) Zettel einhändigte, in den er die Stunde der Ankunft und des Abgangs schrieb.

In einem Schreiben des Kurfürsten Joachim Friedrich v. 15. December 1600 an das Domkapitel in Magdeburg wird einer „seit vielen vndt vnfürdenklichen jahren" über Zinna nach Annaburg „angerichteten" Botenpost und des mit dem Kaiser und den Mit-Kurfürsten geführten Schriftwechsels gedacht, der durchaus frei befördert werden müsse, weil er Reichssachen betreffe. Auch sey es dringend nöthig, diese und „Andrer" Briefe schleunigst zu bestellen.

Drei Jahr nachher (1603) waren schon eine Botenpost von Brandenburg nach Stettin, und auf einen Kurfürstlichen Befehl vom 13. November 1604 an den Kammermeister (Director) in Cüstrin, auch eine solche mit Botenwechsel von Amt zu Amt über Landeck und Neuhof bis Marienwerder vorhanden, um die Herrschaftlichen Briefe aus und nach Preussen schleuniger zu besorgen.

---

Dieser Botenposten wird hier darum so bestimmt und umständlich erwähnt, um zu überzeugen, wie ausgedehnt schon zu jener Zeit in den Marken die Landesherrlichen Anstalten für das Briefbefördern waren, und daß sie Jedermann mitbenutzen konnte. Auch ergibt sich, daß schon im frühern Jahrhundert das Einschreiben der Briefe (Encartiren) und der Gebrauch des Stundenzettels Statt fanden, ohne Vorbild und Muster von fremden Anstalten herzunehmen,

> auch viele Jahre zuvor, ehe die Taxisschen Einrichtungen in Deutschland eingeführt und bekannt wurden.

---

## §. 6.

### Reitende Posten. Boten-Ordnung.

Die Staats-Verhältnisse wurden bedenklich. Deutschlands protestantische Reichsfürsten fürchteten den Haß und das Uebergewicht der katholischen, welche dem Wankenden Vortheile verhießen und die Andersdenkenden mit Verfolgung und Verheerung bedroheten. In dieser gährenden Verfassung trat Johann Sigismund am 18. Julius 1608 die Regierung der Kurlande an, welche im folgenden Jahre 1609 durch die Besitznahme der von seinem Schwiegervater Johann Wilhelm, dem letzten Herzog von Jülich, ererbten Länderstücke Cleve, Mark und Ravensberg bedeutend vergrößert wurden. Dieser Zuwachs seines Gebiets häufte den Schriftwechsel mit den neuen Landesbehörden, dessen Beförderung aber, wegen der so weiten Entfernung und der Trennung vom Mutterstaat, durch die dazwischen liegenden fremden Gebiete gar sehr erschwert wurde.

Vorzüglich forderte das wichtige Herzogthum Preussen — [dessen Belehnung der Kurfürst zwar beim Könige Sigismund III. von Polen eifrig betrieb, jedoch nur die Curatel und Landesregierung erhalten konnte] — seine stete Aufmerksamkeit und öftere schriftliche und schleunige Mittheilung aller Ereignisse und Verfügungen, was freilich durch Boten zu Fuß nur langsam geschehen konnte. Johann Sigismund befahl deßhalb 1610 dem Amtmann Ohm in Zehden (bei Freienwalde an der Oder), die ihm zugebrachten Briefe nach Preussen durch reitende Boten von Stadt zu Stadt weiter senden, von den Brief-Empfängern einen Empfangschein ausstellen und diesen zurückbringen zu lassen. Diese Anstalt ist die

erste errichtete Reit-Post

in Brandenburg-Preussen, Fünf Jahr vor der Investitur des Grafen von Taxis als Reichs-General-Erb-Postmeisters in Deutschland.

Zugleich eine Widerlegung des Irrthums und Nachschreibens vieler Geschichtschreiber, welche die Entstehung des Postwesens im Brandenburgischen in das Jahr 1650 setzen.

---

Die Vorboten des dreißigjährigen Krieges naheten; die evangelischen Regenten schlossen sich mehr aneinander und errichteten zum Schutz der Religionsfreiheit zwei Unionen, die erste 1603 in Heidelberg, die zweite 1610 zu Hall in Schwaben. Die Katholischen, erbittert gegen Alle, die ihren Glauben anfochten, vereinigten sich, 1610 in Würzburg ebenfalls zu einem Bunde, den sie Liga nannten. Der vom Kaiser Rudolf II. im Jahr vorher am 11. Julius 1609, zur Bestätigung der Religionsfreiheit, erlassene Majestätsbrief hatte alle Gemüther aufgeregt, er ließ böse Folgen fürchten.

Bei diesen feindseligen Verhältnissen fand der Kurfürst auch dringend nöthig, ein schleuniges Befördern des Briefwechsels mit den Verbündeten und seinen entfernten Provinzen anzuordnen, und die Mißbräuche und Mängel abzuschaffen, welche besonders bei den Landesherrlichen Boten-Anstalten eingerissen waren.

Er erließ daher die im Original vorhandene schriftliche neue

Post- und Boten-Ordnung vom 20. Junius 1610,

in welcher den vereideten Kanzlei- oder Post-Boten r) genau vorgeschrieben war, wieviel sie Lohn und Zehrungsgeld — nach der Entfernung eines Orts und der Jahreszeit berechnet — für jede Reise (Botengang) nach Maynz, Speyer, Darmstadt, Braun-

r) Damals 24. Die Briefe wurden in 3 silbernen, und 21 blechernen Büchsen — statt der jetzt gebräuchlichen Felleisen — verwahrt. Jene silbernen enthielten nur die Kurfürstlichen Handschreiben, in den blechernen wurden die Staats- und Privat-Briefe fortgebracht.

schweig, Kopenhagen, Cleve, Wien, Krakau ꝛc. ꝛc., erhalten sollten.

Jeder Brief wurde in ein für diesen Zweck bestimmtes Buch (Manual) verzeichnet und jeder Bote mußte einen Empfangschein und ein Zeugniß zurück bringen, in welchem die Zeit der Ankunft und des Zurückgehens genau angegeben war, ganz unsern Stundenzetteln gleich. Sämmtliche Boten wurden in der Kurfürstlichen Kanzlei vom Botenmeister (jetzt Hof-Postmeister genannt) Christoph Frischmann abgefertiget, jedoch nur dann, wenn eine Anzahl Briefe nach einem Hauptorte und zur Bestellung unterweges auf derselben Route vorhanden war.

Die Sorge für Preussen bewog den Regenten, in Königsberg zu verweilen, um aber die Kurlande und das Clevesche in Verbindung zu halten, mußte Frischmann in Berlin eine besondere Botenpost von dort bis Marienwerder von 3 zu 3 Meilen einrichten, die Amtsdiener jedes Orts zu Boten bestellen und vereiden und die Amts- oder Stadtschreiber zu Postverwaltern annehmen. Jene erhielten 4 Gulden jährliches Gehalt, Letztere jährlich ein Kleid aus der Hofschneiderei statt der Besoldung. So besagt der commissarische Bericht des Frischmann vom 22. September 1616.

Das langsame gefahrvolle Befördern der Briefe durch Fußgänger blieb höchst nachtheilig; denn häufig gingen Nachrichten und Klagen ein, daß die Briefe entweder nicht richtig bestellt, oder verloren, oder die Boten unterweges von dem herumstreifenden Gesindel und den Nachzüglern beraubt, wohl gar wären erschlagen worden. Dies bewog den Nachfolger Sigismunds, den Kurfürsten Georg Wilhelm, die von seinem Vater (1610) errichtete reitende Post von Zehden nach Marienwerder geregelter besorgen zu lassen, denn der zwischen Schweden und Polen auf 32 Jahr geschlossene Waffenstillstand ließ die Sicherheit Westpreussens erwarten. Die Post war am 21. November 1620 im Gange.

Zwei Jahr vorher, 1618 hatten in Deutschland die Gräuel des dreißigjährigen Krieges begonnen, auch in den Marken hauseten Freunde und Feinde nach Gefallen, der Postenlauf wurde gehemmt und die Briefsendungen geschahen größtentheils durch Leute, die sich durchschleichen mußten und durch reitende Feld- oder Heerboten (Feld-Couriere). Georg Wilhelm flüchtete nach Königsberg, um fern von den Verheerungen und Erpressungen zu seyn, und überließ seinem Staatsminister, dem berüchtigten Grafen Adam von Schwarzenberg, dem Anhänger und Günstling des Wiener Hofes, die Regierung der Kur-Staaten. Die Cleveschen Provinzen blieben ihrem Schicksal überlassen. Der unglückliche Regent starb in Königsberg den 1. December 1640. Noch wüthete der Krieg; die Kaiserlichen und Schweden benutzten abwechselnd die Marken wie herrenlose Güter.

---

## §. 7.

## Friedrich Wilhelm der Große. Errichtung neuer Posten.

In dieser ernsten Zeit trat Friedrich Wilhelm sein Herrscher-Amt an mit hohem Muth, mit thätiger Kraft und rascher Besonnenheit. Die Geschichte nennt ihn den Großen, seine Thaten und sein Ruhm verewigen ihn. Sein überschauender Geist, sein stets reger Wille, nur das Gute zu verbreiten und die rechten Mittel zum Gelingen des Bessern zu wählen: dieser Sinn waltete nun überall, daher sein überraschendes Erscheinen bald in Berlin, bald in Cleve und in Königsberg, um selbst das Nöthige anzuordnen und zu leiten, durch seine Gegenwart den Willen zu kräftigen, die Gehorchenden zu beleben, die Widerstrebenden zu zügeln.

Wo der Regent auch war, mußten die Berichte aus den entferntesten Orten unmittelbar an ihn selbst erstattet wer-

den a), aber sie gingen spät ein. Der Grund aller Zögerungen lag in der säumenden Art des Briefbeförderns, nur reitende Posten konnten dem Unwesen abhelfen. Der Kurfürst wußte dies. Die Ausführung seines Planes wurde jedoch durch die feindlichen Durchmärsche und Heerzüge in Norddeutschland behindert, man mußte sich darum nur auf die Verbesserung der reitenden und Boten-Posten in dem von Deutschland entfernt liegenden Ostpreussen beschränken.

Es bestanden zwei Botencourse von Königsberg, der eine und uralte von Riga über Königsberg, Danzig und Stettin nach Hamburg mit den Briefen nach dem Cleveschen, Holland und Norddeutschland, der andre oder neue, 1638 angelegte, für die Briefe nach und aus Leipzig und Süddeutschland, bald darauf als reitende Post von Königsberg über Marienwerder bis Nebro (26 Meilen), wo sich die Märkische reitende von Cöln (Berlin) über Cüstrin, Neuhof und Tuchel anschloß. Die Kosten dieser reitenden Posten betrugen jährlich 1214 Thaler für 2 Postillons und 2 Pferde auf jeder Station.

Im Jahr 1643 war Hanns Bunsing Kurfürstlicher Postmeister in Königsberg, in seine Stelle trat der Hof-Postschreiber Martin Neumann. Die Kaufleute in Riga, dies damals, wie ganz Kur- und Liefland, in Schwedens Besitz, hatten starken Handel mit Königsberg, Danzig, Hamburg, Bremen und Amsterdam, die Briefsendungen theils durch die Stadt-, theils durch eigene Boten, wohl auch durch Reisende, waren säumend und unsicher, und die Bestellungen unzuverläßig. Das nördliche Rußland unter dem jungen im J. 1645 zum Czaar ernannten Alexis Michael noch wüste und ohne eigentlichen Verkehr. In Lieflands und Kurlands großen Städten Pernau, Riga, Re-

a) In einem Schreiben v. 19. Julius 1651 an die Ober-Regierungs-Räthe in Berlin sagt der Fürst: „daß ihr ewere (eure) unterthänigste gedanken (Meinungen) zusammentragen vndt Vns mit ewerem einräthlichen (gutachtlichen) bedenken gehorsambst an handt gehen wollen" ꝛc. ꝛc.

val und Mitau blühte nur der Verkehr, Dünamünde und die Insel Oesel bildeten gewissermaßen die Stapelplätze.

Um dem Handel einen stärkern Betrieb und eine weitere Ausdehnung zu geben, wandte sich der schwedische Postmeister Becker in Riga an den Preussisch-Brandenburgischen Amtsgenossen Martin Neumann in Königsberg und brachte die Errichtung einer reitenden Post zwischen beiden Städten in Vorschlag.

Der Kurfürst nahm den Plan wohl auf und gab nicht nur den Befehl zur Ausführung, sondern verordnete auch am 17. Februar 1646 auf jener alten Botenstraße von Memel bis Danzig Postreiter stationsweise zu bestellen, eine Post, die sich in Memel an jene schwedische anschließen müsse.

Der Postmeister Becker in Riga, bedacht auf ein Beschleunigen der Briefsendungen nach Hamburg und Holland, erbot sich auch, die bisherige Botenpost bis Danzig reitend besorgen zu lassen und begehrte zur Vergeltung den freien Durchgang und eine Briefsammlung in Königsberg. Dies wurde abgelehnt und dagegen die oben bemerkte, vom Kurfürsten angeordnete

Reit-Post vom Gränzort Memel über Königsberg und Pillau nach Danzig

errichtet, von Memel ab führte Becker seinen Rittantheil über Libau, Mitau, Riga, Dorpat und Pernau nach Arnsburg auf der Insel Oesel, dem Landungsplatz der Schwedischen Truppen. Das Patent über jene Postanlagen ist auf den 21. December 1646 ausgestellt. Zwei Jahr später, 1648 kam auch eine

Reit-Post von Königsberg über Liebstadt, Hohenstein und Neidenburg nach Warschau

zu Stande.

Diese umständlichen Nachrichten von den Post-Anlagen in den Jahren 1610, 1620, 1638, 1646 und 1648 werden meines Bedünkens als eine zweite Widerlegung der so zuversichtlichen Angabe fast aller Historiker dienen, daß in den Brandenburg-

Preussischen Staaten das Postwesen erst im Jahr 1650, nach Andern gar 1652 eingeführt worden sey, und zugleich überzeugen, wie es um die Glaubwürdigkeit solcher Gewährsmänner und deren Behauptungen stehe.

---

## §. 8.
## Post nach Cleve. Michael Matthias. Versuche des von Taxis.

Die Briefe nach dem Cleveschen mußten von Berlin den Weg über Hamburg, Bremen und Amsterdam nehmen, die einzige sichere Poststraße in Norddeutschland für die Correspondenz, denn die vorzüglich gegen Brandenburg feindselig gesinnten Reichs- oder Taxisschen Postbeamten öffneten und unterschlugen viele Briefe. War jedoch Eile nöthig, so besorgten erwählte Dragoner — Posttrabanten genannt — auf bestimmten Stationen das Weiterbringen. Diese Art Postreiter wurde in der Folge, während der Feldzüge des Regenten, überall, wo sich derselbe aufhielt, eingeführt.

Der Westphälische Friede, geschlossen am $\frac{14}{24}$ October 1648 zu Münster und Osnabrück, gab dem zerrütteten Deutschland Ruhe und dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm die in Herzog- und Fürstenthümer verwandelten Hochstifte Magdeburg, Halberstadt und Minden, als eine Entschädigung für das der Krone Schweden überlassene Vorpommern zum Eigenthum, den Besitz Magdeburgs aber erst nach dem Tode des zeitigen Administrators, Herzogs August von Sachsen als weltlichen Erzbischofs. Seit der Reformation hatte nämlich das Erzbisthum Magdeburg einen weltlichen Fürsten, unter dem Titel: Administrator, zum regierenden Oberhaupt und Erzbischof. Der Letzte war jener August, zweiter Sohn des Kurfürsten Johann Georg I. von Sachsen.

Durch jene neuen Provinzen konnte nun eine eigene fast gerade Land- und Poststraße von Berlin bis Cleve geführt werden. Sie entstand zwar, im Auftrage des Regenten, durch die vorläufigen Anordnungen des vorgedachten Postmeisters Martin Neumann aus Königsberg, aber sie wurde zweckmäßiger eingerichtet, mithin verbessert durch die Veranstaltung und umsichtsvolle Betriebsamkeit eines höchst merkwürdigen Mannes, des dazu beauftragten Cammer-Registrators und Hofrentmeisters Michael Matthias 1). Er errichtete Stationen in Spandau, Brandenburg, Barby, Magdeburg vorbei, Halberstadt, Braunschweig, Hannover (s. Kapitel 6. und 5.) Minden, Bielefeld, Hamm, Wesel und Cleve; denn die von Martin Neumann angelegten Postwechsel waren zum Theil 10 bis 16 Meilen von dem folgenden entfernt, und wurden nur von Einem Postillon besorgt, der unterweges von 3 zu 3 Meilen ein frisches Pferd (Relais) zum Weiterreiten stehen hatte, folglich die ganze Stationsstrecke von 10 bis 16 Meilen in Einem Ritt zurück-

1) Ober-Aufseher der Posten (General-Post-Inspector) und 1654 laut Bestallung v. 29. September, zum Post-Director bestellt. In den Verfügungen des Kurfürsten wird er jedoch nie Postdirector, sondern bis zu seinem Tode (1684) stets Amts-Cammerrath und Hofrentmeister genannt. Dies bestätiget sich, außer den eigenhändigen Schriften, auch durch ein Denkmal jener Zeit. In dem vormaligen Wohnhause dieses Mannes — jetzt ein wohlerhaltenes Hofgebäude der neuen Kriegsschule, an der heiligen Geist- und Burgstraßen Ecke, Nr. 10. — steht auf einer im zweiten Stockwerke von außen eingemauerten Steintafel die von ihm selbst verfertigte nun aufgefrischte lesbare Inschrift: Ao (anno) 1657 hat desselben Sohns Tochter Sohn, Herr Michael Matthias Churfürstl. Brandenburgischer Ambts Cammer Rath vndt Hoff-Rentmeister auch Autor vndt Director der Hoff-Posten in den sämptlichen Churlanden das eine Vorderhaus erweitert ꝛc. ꝛc. Er wurde dem Regenten durch seinen Freimuth bekannt, da er als Registrator bei der Durchsicht einer schon ausgefertigten Urkunde — in welcher dem Grafen v. Taxis das erbetene Post-Regal im Kur-Brandenburgischen überlassen wurde — sein Bedenken äußerte und mit Gründen anrieth, die Bewilligung zurückzunehmen.

legte. Ermüdungen, plötzlich eingetretene Schwäche oder Krankheit mußten Versäumnisse, sehr oft auch ein Ausbleiben der Post zur Folge haben, deßhalb wurden einige Jahre nachher (1651) kürzere Stationen von 4 bis 5 Meilen angelegt und auf jeder ein Postreiter bestellt.

Der Postweg mußte Magdeburg vorbei gelegt werden. Am 10. Mai 1631 ward nämlich diese Stadt von den Tillyschen, (eigentlich den Piccolominischen) Kroaten überrumpelt und zum Theil abgebrannt. Die Schweden bemächtigten sich beim Vorrücken der Stadtreste, legten Festungswerke an und erlaubten dem Administrator, Erzbischof Prinzen August, die Rückkehr. Die Stadt blieb folglich zweifach fremdherrlich. Aus diesem Grunde konnte man den Cleveschen Cours nicht durch die Stadt führen.

Die Post begann im Julius 1649, einmal wöchentlich. So besaß denn der Kurfürst eine eigenthümliche Postenlinie von einem Gränzpunkt seiner Staaten bis zum andern, von Nimmersatt an der Kurländischen Gränze bis Geldern, ununterbrochen 187¼ Meilen lang, nach damaliger Berechnung. (s. folg. §. ).

---

Graf Lamoral von Taxis sah wohl den Nachtheil ein, der sein Reichs-Postwesen durch diese clevesche Post bedrohte. Bei dem vom Kurfürsten so oft gezeigten festen Sinn, keine Schmälerung seiner Hoheitsrechte zu dulden, konnte eine wohlgeleitete Unterhandlung das Unheil abwenden. In der Form eines Wunsches zum Wohl des Kur-Brandenburgischen Staats, trug Lamoral beim Kurfürsten auf die Erbbelehnung mit dem Postwesen an. Zugleich wurde, um das Ziel zu erreichen, jenem gefürchteten Michael Matthias durch einen geheimen Abgeordneten mitgetheilt, daß ihm vom Grafen Taxis, im Fall der Landesherrlichen Gewährung, die Direction des Postwesens in sämmtlichen Kurlanden würde übertragen und ein Gehalt ausgesetzt

werden, „daß er als ein vornehmer Edelmann davon „leben könne".

Aber mit edler Treue und Liebe gegen seinen Fürsten und sein Vaterland, wies der wackere Mann das Anerbieten ab, zeigte dem Kurfürsten das Geschehene an und bestimmte denselben, die Zusicherungen des Reichspost-Generalats nicht zu beachten, sondern seinem Staate den großen Vortheil eigener Posten auch ferner zu gewähren und diese Selbst verwalten zu lassen.

Dies geschah.

Friedrich Wilhelm sagt in seinem Schreiben d. d. Cleve d. 2. Julius 1652 an den Kaiser Ferdinand III.: „daß in „allen meinen Erblanden (den Marken nämlich) niehmalß „einige andere Posten angestellt gewesen, biß dato auch „noch keine andere darin seyn, alß welche meine hochlöbl. Vorfahren angeordnet vndt auf ihre eigene Kosten „unterhalten haben ꝛc. ꝛc. In meinem Herzogthumb „Cleve aber seindt vor wenig Jahren bey den Osnabruggisch- vndt Münsterischen Friedens-Tractaten einige „Postbediente vom Graffen von Tassis angestellet worden, „durch welche ich auch meine Postpacquette eine Zeitlang „von Münster biß Cleve vndt nach Hollandt bestellen „laßen, Nachdem dieselben aber davor ein so unbilliges „Porto gefordert, so habe ich meine Hof-Post durch alle „meine Lande von der Veste vndt See-Port Mümmel „(Memel) biß zum Herzogthumb Cleve etwaß beßer alß „vordem gewehsen, einrichten laßen, daß ich solche umb „etwa vor 5 à 6000 rthlr. jährlich unterhalten kann ꝛc. ꝛc. „Des Graffen von Tassis Postbediente haben sich auch „ganz vnverantwortlich erkühnet, in meinen eigenen Landen unter der Handt meine landesfürstliche Hoheit „nicht wenig zu violiren, darüber ich denn auch die Verordnung thun müßen, daß einige Bürger vndt Botten sofort arretiret vndt bestraffet worden ꝛc. ꝛc. so habe

„Ich dem Graffen von Tassis selbst zugeschrieben, daß „ich hinführo nicht weiter gestatten könnte, daß er in „meinen hiesigen (Cleveschen) Landen absonderliche Post-„bediente halten vndt anstellen mögen rc. rc.

Zwei Jahr früher hatte der Kurfürst eine reitende Post von Cleve nach Amsterdam und dem Haag einrichten lassen. Graf Taxis widersetzte sich dieser Anlage als einem Eingriff in seine Kaiserliche und Reichs-Post-Rechte. Doch der Kurfürst bedräuete ihn in dem Schreiben aus Berlin v. 14. December 1650 an seinen Geschäftsträger Joh. Copes im Haag: „In Unserem „Hertzogthumb Cleve vndt Graffschaft Mark haben Wir „zwahr bißhero geschehen laßen, daß seit einiger Zeit von „dem Graffen Tassis einige Postbediente daselbst ange-„stellt worden; Aber wenn sich dieselben sollten gelüsten „laßen, Vnsere Post zu behindern, So würden Wir ver-„vrsacht werden, dererselben Posten in Vnsern Landen „(im Cleveschen nämlich) wiederumb vffzuheben vndt gantz „abzuschaffen, gestallt Wir denn auch solches Vnserm „Statthalter Graffen Joh. Moritzen zue Naßaw (Nas-„sau) gnädigst rescribirt. Sintemall das Jus Postarum, alß „welches unter die Landesfürstliche Regalia gehört, Vnß „in allen Vnsern Landen vnstreitig allein zustehet. Es „hat auch der Graff Tassis in Vnsern hiesigen „Chur-Brandenburgischen, Pommerschen vndt „Preussischen Landen niemahls, auch noch itzo nicht, „einige Posten anstellen dürffen. Wir werden auch „künfftig Niemanden solches zum praejuditz Vnsers Post-„regalis gestatten, sondern Vnß billich dieses von Gott „vndt Rechtswegen zukommenden beneficij vndt Postre-„galis allein gebrauchen vndt es Vns von keinem entzie-„hen laßen" rc. rc.

Die Behauptung also, daß Taxis dennoch Posten in des Kurfürsten Landen gehabt habe, ist insofern zu weit gedehnt, denn alles beschränkt sich nur auf die entfernte, erst spät durch Erb-

schaft erworbene Gränzprovinz Cleve, in welcher jene Reichsposten sich seit den Münsterschen Friedens-Unterhandlungen angesiedelt hatten, und darauf bezieht sich auch der Befehl des Kurfürsten aus Cleve v. 21. Sept. 1652 (in Beust Post-Regal B. II. S. 715), daß die Briefe mit den Taxisschen Posten befördert werden sollen, nämlich aus dem Cleveschen nach Holland, Münster und Osnabrück, weiter nicht.

Auch das Schreiben des Kurfürsten v. 26. April 1660 an den Kaiser Leopold I. spricht: „Gestalt dann absonderlich „soviel Meine Vorfahren, Churfürsten vndt Marggraffen „zu Brandenburgk bis auf Mich gegenwärtig anbelangend, Dieselben niemahlß einige andere Posten als „die Ihrigen gehalten, Postmeister vndt waß mehr „darzu erfordert wird, bestellet, geordnet, nach Dero gefallen geendert vndt anders eingerichtet vndt derogestalt „fort für fort biß auf gegenwärtige stunde in quietissimo „Juris Postarum Exercitio gewesen vndt geblieben" 2c. 2c.

Eben so spricht der Wille seines Nachfolgers — Friedrich III. (nachmals König Friedrich I. von Preussen) in der Bestallung des Geh. Staatsraths (Ministers) von Schmettau, als Ober-Postdirectors (General-Postmeisters) d. d. Oranienburg d. 7. August 1699: „Absonderlich hat er, als Ober-Post-Director, „dahin zu sehen, daß von dem General-Reichs-Post-„Ambt vndt dazu bestellten Fürstlich-Taxischen Bedienten (Postbeamten) Unserem Hoff-Post-regal in Unserer „Chur-Mark Brandenburg vndt übrigen Landen „kein Abbruch noch nachtheil wiederfahren möge: Dieweil auch in Unseren Westphälischen Landen die „Reichspost an einigen orten Ihre hergebrachte Stationes „annoch hatt, vndt Wir dieselbe ohne in mehrere Verdrieslichkeiten mit dem Kayserlichen Hoff vndt dem Fürsten von Taxis zu verfallen, nicht aufheben können: „So hat Unser Ober-Post-Director dahin zu sehen, da-„mit die auf gemelte Stationen befindliche Bediente (Beamte)

„amte) der Reichs-Post sich Unserem Hoff-Post-Interesse „zu nachtheil nicht extendiren, noch Briefe von Unseren „Unterthanen sammeln vndt distribuiren, sondern viel„mehr mit guter manier vndt ohne daß sie über gewalt „zu klagen haben, nach vndt nach mehreres eingeschren„ket werden" rc. rc.

Möge diese Darstellung der Thatsachen — durch die Originalschriften in den Postarchiv-Acten begründet — überzeugen,

daß in den Churlanden Brandenburg und Preußen nie Reichsposten bestanden haben und aufgenommen worden sind,

folglich auch nicht daraus verdrängt werden konnten, wie Vischer in seiner Zeittafel S. 19 und viele Schriftsteller durchaus irrthümlich anzeigen. Keine ihrer Angaben kann glaubhaft bewiesen werden.

---

Dem Kurfürsten erschien das Postwesen so wichtig, daß er es für wesentlich und erforderlich hielt, nun die Anordnungen und Aufsicht darüber einem der höchsten Staats-Beamten zu übertragen, der das Einzelne beurtheilen, das Ganze übersehen und sogleich das Nöthige verfügen könne. Friedrich Wilhelm ernannte seinen Geheimen Staatsrath (Minister), Reichs-Freiherrn Otto von Schwerin zum Vorstand und 1652 zum Ober-Postdirector. Dieser zog jenen geprüften, im Postfach so erfahrnen Michael Matthias (s. S. 172, Note t) in allen Post-Angelegenheiten zu Rathe, trug dessen Vorschläge und Meinungen dem Beherrscher vor, und ließ solche, nach dessen geschehener Genehmigung, ausführen. Jener Schwerin ist hienach der erste Post-Chef in der Reihe der ihm Gefolgten.

---

## §. 9.

## Besitznahme des Herzogthums Ostpreussen. Ehrenstellung der Postmeister.

Dem hohen Geiste Friedrich Wilhelms und seiner Gewandtheit in der Staats=Regierung war es vorbehalten, die Polnische Lehnsherrschaft über das Herzogthum Ostpreussen aufzuheben und dies als unbeschränktes Eigenthum zu erwerben.

Die dreitägige Schlacht bei Warschau entschied am 18. Julius 1656 das Schicksal Polens, König Karl Gustav von Schweden siegte, Johann Casimir von Polen flüchtete, und überließ mit seinem Reich auch als Ober=Lehnsherr das Herzogthum Preussen dem Ueberwinder.

Der Kurfürst, als Gustavs Kampf= und Bundesgenosse, bewirkte, daß der König von Schweden, im Rechte des Eroberers und Beherrschers von Polen, durch den Vergleich zu Libau vom 10. November d. J. Polens Lehnsherrlichkeit über Preussen und Ermland für aufgehoben erklärte und diese Provinzen dem Kurfürsten zum unbeschränkten Eigenthum überließ. Ein Jahr nachher entsagte auch Polen — in dem Friedensschluß zu Wehlau am 19. September 1657 — aus freiem Willen seiner Herrschaft über jenes Ostpreussen, das es doch nicht beschützen und behaupten konnte, und so ward dem Kurbrandenburgischen Staate die höchst wichtige Provinz einverleibt, welche nach 44 Jahren — mit dem Anfange des folgenden Jahrhunderts — dem Königlichen Hause den Namen gab.

Nun konnte der Landesherr ohne Rücksicht und gehemmten Willen, Staats=Einrichtungen treffen, zu welchen das Postwesen, als das vorzüglichste Beförderungsmittel gehörte, dessen Beamten er seiner Aufmerksamkeit werth achtete und gegen jede Anfechtung und Beleidigung in besondern Schutz nahm.

Der Kurfürst hatte nemlich erfahren, daß einige hohe Staatsbeamten sich Anmaßungen und Forderungen erlaubten, (in dem sehr bedrohenden Schreiben des Regenten steht: „sich unterfan=

gen") die den Pflichten der Postmeister entgegen waren, z. B. freie Postpferde zu Privatreisen, Portofreiheit der Privatbriefe, unentgeldliches Reisen der Bedienten rc. rc. „alß wenn sie (die Postbeamten) ihnen (den hohen Standespersonen) zu gebott stehen müsten." Diese Gewaltschritte hemmte er durch den Befehl vom 20. Februar 1671, in welchem er jedem Postmeister den damals seltenen und hochgeachteten Ehrentitel: „Unßers Secre„tarij" beilegte, „zu mehrerm respect vndt in betrachtung, „daß ihnen nicht wenig von Vnsern geheimbden brieffen „vndt sachen anvertrawet werden." Die Landes-Regierungen wurden zum Schutz der Bedrängten und Beleidigten aufgefordert, welche, — zufrieden gestellt und gesichert — nun als unverletzlich und hochgeehrt betrachtet wurden.

---

## §. 10.

### Staats-Amt und Würde des General-Postmeisters. Post- und Paßfuhren. Extrapostwesen.

Der Schluß dieses und der Anfang des folgenden Jahrhunderts 1701 waren für das Brandenburg-Preussische Postwesen wichtig in ihren Folgen.

Kurfürst Friedrich III. im Begriff, seinem Herzogthum Preussen die Königswürde zu ertheilen, glaubte, den Glanz und die Pracht der Krönungsfeier am 18. Januar 1701 auch durch die Errichtung hoher Staatswürden und die Gegenwart hoher Staats-Beamten vergrößern zu müssen. Darum ernannte er denn auch seinen Günstling, den vom Pfalzgrafen von Simmern entlassenen Ober-Stallmeister, Johanniter-Ritter und Reichsgrafen, Johann Casimir Kolbe von Wartenberg, zum ersten Staatsminister, Ober-Kämmerer, Erb-Statthalter, Ober-Stallmeister, Protector aller Akademieen und Marschall von Preussen,

und belehnte denselben im Lustschlosse in Oranienburg am 21. Junius 1700 mit dem von ihm geschaffenen

Erb-General-Postmeister-Amt

in den nun Preussischen Staaten, wie ein solches der Fürst von Taxis in Deutschland, der Graf von Paar im Oesterreichischen und der Graf von Platen in Kurhannover damals bekleideten.

Das Wirken dieses so hoch begnadigten Mannes war für die ihm anvertraute Anstalt nur schwach, und wenn gleich während seiner Amtsführung einige Postcourse errichtet, die Vorrechte und Gerichtsbarkeit der Postbeamten, auch die Erwerbzweige der Fuhrleute und Schiffer in Hinsicht des Post-Regals festgestellt wurden: so war dies alles doch nur durch seinen Privat-Sekretär, seit 1703 Postrath, Christian Grabe, hervorgebracht worden.

Die Entlassung und der Fall des so mächtigen, von allen Guten gehaßten übermüthigen Ausländers und Emporkömmlings am 7. März 1711 bewirkten eine völlige Umwandlung des Preussischen Postwesens und der Nachfolger gründete auf jene den Ruf und die nachmalige Größe der Preussischen Post-Anstalten.

---

Ernst Bogislaw von Kameke, Staats-Minister und Hofkammer-Präsident, übernahm das General-Postmeister-Amt, welches der König in seine frühere Gränze zurücksetzte. Der neue Chef und sein Gehülfe, der nun im Postfach kenntnißreiche Grabe, ließen den 10. August 1712 die von dem Letztern längst vorbereitete Post-Ordnung, als ein den damaligen Umständen angemessenes Post-Gesetzbuch erscheinen und deren Vorschriften sogleich ausführen, auch wurde jedem der vorhandenen 99 Postämter eine nach den Orts-Entfernungen bestimmte Post-Taxe zugefertiget.

Besonders aber erwog und berichtigte man einen Gegenstand, der zwar seit länger als 20 Jahren zum Theil erörtert und durch

manche Edicte und Rescripte bestimmt und clausulirt worden war, aber dennoch steten Zwist, Deutelei und Widerspruch veranlaßte. Dieser Gegenstand betraf

das Reisen theils mit Postpferden, theils mit Lohnfuhren.

Vor diesem Jahr 1712 nemlich waren in den Kurbrandenburg-Preussischen Staaten die heutigen Extraposten unbekannt, obgleich mancherlei Arten Postanstalten schon bis 1659, auch in den meisten Städten Posthaltereien bestanden. Zugleich wurden, nach einem alten Herkommen, außer dem Königlichen Dienst, den reisenden hohen Standespersonen und Staatsbeamten, auf Kurfürstliche nachmals Königliche Pässe, Pferde, Lebensmittel und Viehfutter frei geliefert, und darum diese Dienstfuhren Paßfuhren, auch, wegen der zu benutzenden Postpferde, Postfuhren genannt.

Manche Personen von hohem Range, Staats- und Hof-Beamten und Viele in bürgerlichen und militärischen Verhältnissen, dehnten jedoch jene Freiheit auf ihre Privatreisen aus, erzwangen mit Gewalt und Ungestüm vom Postmeister oder Posthalter, besonders in entfernten Orten, die Gestellung der Postpferde, bezahlten nichts und verweigerten natürlich — wegen ihrer unrechtlichen Forderung und That — einen Schein über erhaltenes Postgespann, ohne welchen Schein keine Kosten in die Staats-Rechnung gesetzt werden durften. Die Bedrückungen nahmen so überhand, daß dem Regenten die Klagen angezeigt werden mußten, weil das Privat-Recht gegen die Macht des hohen Reisenden von selbst unberücksichtiget blieb.

Friedrich Wilhelm, streng im Recht, in der Ordnung und Billigkeit, hob zürnend sogleich durch das Edict vom 8. Julius 1659 die Gültigkeit aller vorher ertheilten Pässe auf, befahl Jeden augenblicklich zu verhaften, der gewaltsam, wenn auch nur versuchsweise, jene verrufenen Erlaubnißscheine noch geltend machen würde, und verordnete, daß nur bei Dienstreisen auf die neuen sehr beschränkenden Pässe Postpferde gestellt und den An-

spännern 4 Groschen für jede Meile und 2 Pferde bezahlt werden sollten, nur jedesmal 2 Personen zusammen reisen und Beide nur einen Koffer mitnehmen durften.

Wenn Reisende nicht mit der Post fahren wollten, so dangen sie einen ansäßigen Fuhrmann ihres Orts, oder einen andern Gespannhaltenden Bürger, der sie für ein verabredetes Lohn und unter einigen Neben-Bedingungen bis zum Bestimmungs-Orte fuhr. Aus diesem Nichtgebrauch der Fahrten mit Postwagen und dem Befördern mit anderem Fuhrwerke, entstand die Benennung Extrafuhren, auch, als eine bessere Einrichtung derselben eingeführt wurde, der Name: Ordonnanzfuhren, diese erhielten jedoch in der Folge eine andre Bestimmung.

Waren zufällig keine Bürgergespanne vorhanden, oder konnten die Reisenden und der Fuhrmann über das Lohn sich nicht einigen, so nahm man Postpferde zum schleunigen Fortkommen. Dem Postmeister oder Posthalter war dies gleichgültig, er nahm weiter keine Kenntniß, gab Postpferde, wenn Nachfrage war und gerade ein Gespann müßig stand, oder keine durchkommende Post erwartet wurde und kein Staatsbeamter eben eintraf, dem auf seinen Dienstreisen Postpferde gestellt werden mußten.

War dies der Fall und der Postbeamte willfährig und gutmüthig, bei mangelnden Postpferden dem verzweifelnden Reisenden behülflich zu seyn, Bürgerpferde zu schaffen, so machte sichs die Stadt-Obrigkeit zur Gewissenssache, den bösen Willen und die unverschämten Forderungen der Anspänner zu unterstützen. Bei einer solchen Willkühr mußten also Unordnung und alle Widerwärtigkeiten eintreten.

Diesen Unfug hoben die Edicte von 1699 und 1700 auf, indem sie die Pflichten der Lohnfuhrleute gegen das Postwesen und gegen die Reisenden bestimmten. Jene Gesetze enthalten:

das Befördern der Reisenden kann von Landkutschern, Fuhrleuten und jedem Bürger, der Gespanne hält, geschehen, jedoch nach einer durch das Loos entschiedenen Reihefolge

oder Beurt (daher der Name Beurt= oder Reihenfahrer u), und Jeder mußte in einem Verzeichniß, Rolle genannt, eingeschrieben stehen, wonach die Mitglieder Rollfuhrleute hießen.

Um das Ganze nach der Vorschrift zu behandeln, wurde ein Beamter angestellt, der dem an der Reihe stehenden Fuhrmann die Wagen oder Fahrten ansagte, er erhielt davon den Titel: Wagenmeister, und weil derselbe zu den Postbeamten gehören sollte, die Amts=Benennung: Post=Wagenmeister. Dies ist der Ursprung dieses noch jetzt bestehenden Amts beim Extrapostwesen. Seiner Einsicht war es überlassen, die Anzahl der Pferde zu bestimmen, und das Anspannen und Abfahren zu besorgen. Dem Anspänner wurden für jedes Pferd und jede Meile 7 gr. bezahlt, wogegen er von dem Gesammtbetrage seiner Verdienstgelder 2 gr. auf jeden Thaler als Abtrag an die Post=Casse des ersten Abfahrtsorts entrichten mußte, zur Entschädigung für das den fahrenden Posten entgehende Personengeld.

Da kein andrer Fuhrmann als nur ein Rollfahrer Reisende wegbringen durfte, so betrachteten die Mitglieder dieser Innung ihr Gewerbe als ein Monopol, übertheuerten die Reisenden, fuhren nach Eigensinn und Bequemlichkeit, unterhielten schlechtes Gespann und beeinträchtigten das Postwesen durch das Abwendigmachen der Passagiere.

Unaufhörliche Beschwerden der Reisenden und Postbeamten bewogen den Postchef, durch die Verordnungen von 1703 und 1708 zu bestimmen, daß kein Lohnfuhrmann an solchen Tagen und nach solchen Orten, wohin die Post abging und nicht völlig besetzt war, abfahren sollte. Zwischen Berlin und Hamburg durften gar keine Lohnfuhren Statt haben, weil zwischen beiden Städten täglich Posten gingen, Standespersonen und Meßreisende

u) So auch: Beurt=Schiffer, welche nur nach einer durchs Loos bestimmten Reihefolge Ladung annehmen und abfahren durften.

waren jedoch von jenem Zwange ausgenommen. Die Postmeister und Posthalter durften keine Lohnfuhren besorgen.

Die Vornehmen und Reichen, welche ihre eigenen Pferde nicht zu weiten Reisen gebrauchen, auch zu deren Schonung nicht unterweges übernachten wollten, achteten es ihrem Stande unangemessen, mit Bauer- oder unansehnlichen Bürgerpferden und schlechtem Geschirr einzufahren; auch der Aufenthalt schreckte ab, weil die ganze Reise nur mit denselben Lohnpferden zurückgelegt, folglich übernachtet werden mußte.

Jener Widerwille und diese Zögerung bedrängten die begüterten Fremden und Einheimischen, ihr Fortkommen durch Postpferde von Station zu Station zu fördern. Die Postmeister damals, insgemein auch Posthalter, schafften sich deßhalb Nebengespanne an, welche zum Postdienste mitgebraucht wurden, mithin wirkliche Postdienstpferde waren. Diese Fahrten benannte man: Extra-Postfahrten — d. h. außer dem eigentlichen Postdienst, und dennoch mit Postdienstpferden geschehen, zur Unterscheidung von den Lohnfuhren. Jene Extra-Postfahrten sind nun der Ursprung des

**Extrapost-Wesens**

in den Preussischen Staaten. Dies Fortbringen mit Postpferden erweckte den Neid der Rollfuhrleute, die ihren Erwerb geschmälert sahen; ihre Klagen wurden laut und ungestüm, aber eben so forderten auch die Postämter und Reisenden eine Abhülfe ihrer gegründeten Beschwerden gegen die Fuhrmannszünfte.

Die Edicte von 1710, 1711 und 1712 entschieden endlich nach langer Berathung, über die sehr von einander abweichenden Provinzial-Verfassungen:

> daß das Fahren mit Postpferden — nicht auf der ordinären Post — unter dem Namen: Extrapost, fortan eine landesherrliche Anstalt, folglich ein Zubehör des Postwesens seyn,

dagegen

> das Fahren mit Fuhrmannspferden unter der Benennung:

Lohnfuhren, als ein abgesondertes, für sich bestehendes bürgerliches Gewerbe betrachtet werden solle.

Die Edicte vom 30. April und 8. August 1712 zogen folglich eine scharfe Gränzlinie zwischen die Obliegenheiten der Post-Anstalten und die Pflichten der Orts-Obrigkeiten und der Fuhrleute. Jene Vorschriften und deren Erläuterungen und Zusätze sind in der Folge das Grundgesetz geworden.

---

Nach dem Ableben Friedrich I. errichtete sein Nachfolger, König Friedrich Wilhelm I. (25. Febr. 1713) die höchste Finanzbehörde seines Staats, das General-Ober-Finanz-Kriegs- und Domainen-Directorium, zusammengesetzt aus den beiden obern Staats-Verwaltungen, der Hofkammer und dem General-Chatoul-Departement. Der König ernannte sich zum Chef, den General-Postmeister und Staatsminister von Kameke zum Präsidenten, und den Postrath Grabe zum Mitgliede jenes General-Directoriums, und gab ihm den Vortrag in allen Post-Angelegenheiten.

Die wichtigsten Anordnungen sind, des Zusammenhangs wegen, größtentheils in dem nachfolgenden Abschnitt B. von dem Entstehen und den Begebnissen einiger merkwürdigen Haupt-Course enthalten.

---

## §. 11.

## Postwesen in Schlesien und Ostfriesland.

Ganz eigentlich begann die Erweiterung und größere Ausbildung der Posten 1740 mit dem Regierungs-Antritt Friedrichs des Großen. Er erwarb bekanntlich durch die geführten drei merkwürdigen Kriege die wichtige Provinz Schlesien, welche so trefflich für den Durchgang der Waaren und für Sendungs-Anstalten gelegen, eine der ergiebigsten Quellen der Staats-Einkünfte

geworden ist. Die schnell anwachsende Macht des Staats, die eingetretene kraftvolle Cultur im Geistigen und Physischen, das sich regende und zunehmende Gewerbe und die sich ausbreitenden Handels-Verbindungen übten, wie immer, einen wesentlichen Einfluß auf das Postwesen. Dies bot nicht nur durch neue Anlagen und Verbesserung der schon bestehenden Course, die Mittel zum schleunigen Fortgange mancher Einrichtungen und Unternehmungen dar, sondern deckte auch zum Wohl des Landes die Unterhaltungskosten einiger Staatsbehörden und Heerestheile, Wegebauten, Oeconomie-Anstalten und Staats-Pensionen, und lieferte dennoch einen gewichtigen baaren Ueberschuß in den Kronschatz.

Schlesien wurde aus Staatsgründen einige Jahrzehende hindurch, als eine abgesonderte Provinz, und diesem zufolge auch dessen Postwesen in Absicht auf Rechnungs- und Kassenführung, besonders auf baare Ablieferung, als fremd und getrennt betrachtet, wenn gleich die Anstalten von der Leitung der Ober-Postbehörde in Berlin abhängig waren.

---

Dasselbe Verhältniß trat mit Ostfriesland ein, das als Erbland am 1. Junius 1744 durch den Tod des letzten Fürsten Carl Edzard, dem Hause Brandenburg zufiel. Hier wurde zwar das inländische Postwesen der Regierungskammer in Aurich und diese dem General-Directorium untergeordnet, da aber dem Letztern das Wesen der Posten und die Verhältnisse zu den angränzenden Holländischen, Münsterschen und Oldenburgischen Postgebieten fremd waren, und dennoch die nöthigen Anordnungen verfügt werden mußten: so fand jene Ober-Finanzbehörde nach 10 Jahren gerathen, die Leitung und Verwaltung dem mit allen Verhältnissen und dem Dienst bekannten General-Postamt unbeschränkt zu überlassen.

Die Grundsätze, welche in den alten Provinzen herrschten, konnte man jedoch nicht in Ostfriesland einführen. Denn die Landesverfas-

fung, Sitten, Gebräuche, selbst die Sprache, waren dem Nachbarstaate Holland völlig gleich, mithin mußte, um dem Staatsvortheil zu entsprechen, das alte Herkommen in vielen Einrichtungen, so auch in der Postverfassung, beibehalten werden. Das Extrapostwesen z. B. war dort unbekannt, die Reisenden wurden von einem Verein oder einer Gesellschaft erwählter Fuhrleute befördert, und diese Fahrten: Ordonnanzfuhren genannt. Der Fuhrmann ließ sich unterweges beköstigen und für Rechnung der Reisenden Viehfutter geben, auch wurde vom Fuhrlohn ein bestimmter Abtrag an die Postkasse im Abfahrts-Orte bezahlt.

Noch abweichender war der uralte Gebrauch, daß man das Porto für Poststücke nicht — wie sonst überall — nach der Schwere und dem Pfundgewichte, sondern nach den Maaßen, als für eine $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ oder ganze Tonne Erbsen, Bohnen, Hafer ꝛc. ꝛc. oder für 1 Faß Seife, Syrup, Zucker, für $\frac{1}{2}$ Anker Wein u. s. w. entrichtete.

Die inländischen Stationen enthielten eine, höchstens zwei Meilen, und nur Eine durchgehende fahrende Post war vorhanden, die von Gröningen über Leer, Aurich, Oldenburg und Bremen nach Hamburg. Im Winter, Frühjahr und Spätherbst dagegen blieb, wegen des Kleigrundes, das Wagenfahren unmöglich. Die Fußgänger behalfen sich mit Springstöcken.

Ostfriesland ist bekanntlich durch den Tractat in Wien vom 29. Mai 1815 von Preussen dem Königreich Hannover überlassen worden.

---

## §. 12.
## Vom Postwesen im Fürstenthum Neufchatel.

(Aus Urkunden, Verträgen und Verhandlungen, sämmtlich in französischer Sprache).

Gegen das Ende des dreißigjährigen Krieges nahm das Reisen der Heer- und Staatsboten (Couriere) und anderer Fremden

aus Frankreich durch die Schweiz nach Süddeutschland und Italien sehr lebhaft zu. Jene wählten diesen Umweg, um den Heerzügen in den Ober-Rheingegenden auszuweichen.

In dieser Zeit, im J. 1646 errichtete der Bürger Johann Nicolaus Klingenfuß in Schafhausen auf seine Kosten eine Art Station, von welcher alle durchkommenden Reisenden nach Basel, Solothurn, Bern, Luzern, Lausanne, Genf ꝛc. ꝛc. weiter befördert wurden. Nach wenigen Jahren verwandelte sich diese Anstalt in ein förmliches Postfuhrwesen, das, wegen seiner Wichtigkeit und Nützlichkeit, von dem damaligen Reichs-General-Postmeister Lamoral Claudius Franz von Thurn und Taxis dem Begründer Klingenfuß und dessen Erben als ein Postlehn zugesichert wurde.

Bald nach dem Münster-Osnabrücker (Westphälischen) Friedensschluß vom $\frac{14}{24}$ October 1648 — dessen Art. VI. die Freiheit und Unabhängigkeit der Schweiz von der Gerichtsbarkeit des Kaisers bestimmte — hatte der mächtige Rathsherr in Bern, Beatus Rudolph Fischer Herr von Reichenbach (gewöhnlich nur Fischer genannt) das Postwesen im Kanton eingerichtet, in die angränzenden Gebiete ausgedehnt, sich zum Postmeister in der ganzen Schweiz ernannt, auch sich als solchen fast überall erklären lassen.

In der Stadt Neufchatel hatte derselbe eigenmächtig ein eigenes Postcomtoir angeordnet und den von ihm angelegten Postcours von Bern dahin als Eigenthum sich zugeeignet. Die französischen Postmeister in Besançon und Pontarlier folgten dem Beispiele, bemächtigten sich nach und nach des ebenfalls noch neuen Postcourses von Pontarlier nach Neufchatel und bestellten hier einen französischen Postbeamten zu ihrem Postcommis. Niemand beachtete die Hoheitsrechte des Landesherrn und fragte nach dessen Einwilligung. Im J. 1694 starb der Landesfürst, Johann Ludwig Abt von Orleans und Herzog von Longueville, der letzte männliche Sprosse der Familie von Chalon und Longueville, Lehnsherren des Fürstenthums Neufchatel. Er hatte

stets am Hofe zu Versailles gelebt und sich um keine Landes-Angelegenheit, nur um das Eingehen der baaren Landes-Einkünfte bekümmert.

Seine einzige Schwester Maria von Orleans, verwittwete Herzogin von Nemours, erklärte sich sogleich als Erbin und souveraine Fürstin von Neufchatel und Valangin, übernahm den Besitz des Landes; die Regierung und die freien Stände ernannten sie zur Landesherrin. Im Namen derselben trat der Kanzler und General-Prokurator Chambrier in Neufchatel auf und erklärte in sehr bestimmten Ausdrücken, daß die Ausübung des Postregals nur allein der Landesfürstin zustehe, jede fremde daher nichtig sey. Die Ausführung geschah so ernst, daß die widerstrebenden französischen Postmeister in Pontarlier und Besançon ihren Amtsgenossen aus Neufchatel abrufen mußten und den sich angemaßten Postcours nach Neufchatel nur bis zur Gränze führen durften. Auch der Rathsherr Fischer in Bern wurde bedeutet, das Postrecht der Fürstin anzuerkennen. Der gewandte und schlaue Geschäftsmann fügte sich in die Verhältnisse, bewirkte aber auf einem andern Wege, daß ihm die Verwaltung des Landes-Postwesens auf 10 Jahr überlassen und darüber ein förmlicher Vertrag abgeschlossen wurde. So hatte denn der Umsichtige fast das gesammte Postwesen in der Schweiz, wie es damals bestand, an sich gebracht.

Die General-Postpächter in Frankreich versuchten vier Jahr nachher (1698) in der Stadt Neufchatel von neuem eine Postanstalt einzurichten, wie sie in Genf besaßen. Sie beabsichtigten, den ganzen Cours von Basel über Biel, Neufchatel, Yverdun und Lausanne bis Genf sich zuzueignen, ihn mit dem Course von Neufchatel über Pontarlier nach Besançon zu verbinden, und dadurch die Posten des Fischer im Neufchateler Gebiet zu beeinträchtigen und, wo möglich, zu vernichten. Jedoch der Statthalter und Staatsrath verweigerten ihre Zustimmung um so gemessener, da die Wittwe Herzogin sich im folgenden Jahr 1699 in Neufchatel einfand, um dort ihre Oberherrlichkeit über das

Fürstenthum gegen den Prinzen von Conti zu behaupten, der seine Ansprüche auf den Besitz des Landes aus dem Testament jenes Abts von Orleans (letzten Lehnsherrn) erneuerte. Die General-Postpächter unterstützten beim Versailler Hofe den Rechtsstreit des Prinzen, um aus dem glücklichen Erfolge ihren Vortheil — das Postregal in Neufchatel — gewinnen zu können.

Aber die Fürstin beharrte fest auf ihrem Rechte um so standhafter und sicherer, da das Land außer dem Bereich der Macht und Willkühr des Königs von Frankreich lag. Sie bestätigte von neuem den Fischer als ihren Postmeister und Besitzer der Landesposten. Weder die Urkunden darüber, noch die frühern Verhandlungen sprechen von den Bedingungen, oder von einer dem Begünstigten auferlegten Postpacht.

Aus Rache erhöheten jene General-Pächter den Portosatz von Paris bis Pontarlier für alle nach und über Neufchatel gehenden Briefe von 6 auf 12 Sols (von 2½ auf 5 sgr.), ließen jedoch die bisherigen 6 Sols v) französisches Porto für die nach der übrigen Schweiz lautende Correspondenz bestehen. Jene Porto-Erhöhung blieb der Grund aller Zänkereien und der vergeblichen Bemühungen Preussens, wegen Verwaltung des Postwesens in Neufchatel Verträge zu schließen. Selbst die Verwendung der 13 Kanton-Regierungen war ohne günstigen Erfolg.

Die zehnjährige Dauer des dem Fischer ertheilten Post-Privilegiums ging im J. 1704 zu Ende. Die Herzogin-Regentin, zufrieden mit der Postverwaltung, erneuerte nicht nur den Postkontrakt auf 12 Jahr fortdauernd, sondern dehnte diesen auch auf die beiden Söhne des Fischer aus. Die Urkunde lautet auf den 28. Mai 1704. Die Hauptpunkte enthalten die Anlegung einer Post von Neufchatel nach Yverdun und die freie Beförderung der Fürstlichen Briefe und aller Schreiben der Ober-

---

v) In den Original-Handschriften steht nie Sous, sondern in der Mehrzahl stets: Sols.

Landesbehörden, nach und von Pontarlier, Bern, Luzern, Freiburg und Solothurn.

Mit dem am 16. Junius 1707 erfolgten Tode dieser Fürstin erloschen nun auch in der weiblichen Linie die beiden Häuser Chalon und Longueville, folglich waren das Eigenthum des Landes und dessen Lehnsherrschaft erledigt.

Unter allen Ansprüchen der vielen Bewerber blieben die der Krone Preussen, in Hinsicht der Abstammung vom Hause Oranien — als frühere rechtmäßige Besitzer — die gültigsten w). Darum erklärten denn auch das Obergericht und die drei Stände in Neufchatel am 3. November 1707 den König Friedrich I. von Preussen für ihren Landesherrn und aus dem Grunde, daß die Rechte des ausgestorbenen Hauses Chalon auf das Haus Nassau-Oranien, und nach des Königs Wilhelm III. von England, Prinzen von Oranien, Tode (1702) auf den König Friedrich I. von Preussen — wegen seiner Mutter Luise von Oranien — gefallen wären.

So, durch den Ausspruch der eigenen Unterthanen, über die Gerechtsame ihres Landesherrn, ist das Fürstenthum Neufchatel ein Zubehör des Staats Preussen geworden.

Der Monarch würde das Recht der Souverainität sogleich ausgeübt und die Anordnungen zur Verwaltung des Landes ertheilt haben, wenn nicht der spanische Erbfolgekrieg fortgewährt hätte, in welchem das feindselig gegen Preussen gesinnte Frankreich durch Intriguen und Armeen die Oberhand hatte. Zudem liegt das Ländchen zu entfernt von den andern Preussischen Provinzen und von diesen getrennt durch viele fremdherrlichen Gebiete. Das Berliner Kabinet ließ daher dort die Staats-Verwaltung wie sie war, mit dieser auch das Postwesen im alten Zustande.

w) Die Familie Nassau-Oranien war nämlich im vor-vorigen Jahrhundert durch den mächtigen Rudolph von Hochberg, unter dem Beistand des Kantons Bern, aus dem Besitz ihres Fürstenthums Neufchatel verdrängt worden und konnte nie wieder zu dem rechtlich ererbten Eigenthum gelangen. Das Haus Longueville, ein Seitenzweig, behielt die Oberhand.

Als am 11. April 1713 in Utrecht der Friede war geschlossen worden, Ludwig XIV. den König von Preussen für einen souverainen Fürsten von Neufchatel und Valangin anerkannt und das Besitzthum garantirt hatte, da erst trat Preussen in die Ausübung seiner oberhoheitlichen Rechte und verfügte, auch das Postregal in jenes Land einzuführen.

Der von der verstorbenen Fürstin im J. 1704 mit dem nun ebenfalls verstorbenen Berner Ober-Postmeister Beatus Rudolph Fischer von Reichenbach und dessen beiden Söhnen und Mit-Postmeistern erneuerte Postvertrag — wegen der ihnen überlassenen Postverwaltung im Neufchateler Gebiet—ging im J. 1715 zu Ende. Der König von Preussen, als nunmehriger Landesherr, war eigentlich nicht an die Festhaltung des Kontrakts gebunden, vielmehr befugt, solchen schon 1707 bei der Erwerbung des Landes geradehin aufzuheben. Man erwog aber, daß das so weit entlegene und ganz abgesonderte Fürstenthum nicht durch einen eigenthümlichen Postcours mit dem Mutterlande verknüpft werden könne, es folglich gerathener und einträglicher sey, die Postverpachtung beizubehalten.

Der Preussische Statthalter de Montmoulin in Neufchatel erhielt daher unterm 5. December 1713 den Auftrag, mit jenen beiden Brüdern Fischer, als Postmeistern in Bern und Neufchatel, ein vorgeschriebenes bedingtes Uebereinkommen zu schließen, in welchem ihnen für die Verwaltung des gesammten Landes-Postwesens die Hälfte des reinen Ueberschusses zugestanden wurde. Die Brüder wollten sich nur einlassen, wenn das im J. 1699 von den General-Postpächtern in Frankreich erhöhete Porto für die Briefe nach und aus Neufchatel herabgesetzt würde. Die Unterhandlungen des Preussischen Residenten in Paris blieben unbeachtet, die von den beiden Fischer aufgestellten Bedingungen und die begehrte 10jährige Kontraktsdauer konnten nicht eingeräumt werden.

Nach dem Ablauf der Postpachtzeit ließ im J. 1716 der Gouverneur von Lubières das ganze Landes-Postwesen durch eine

eine sogenannte Post-Commission verwalten und den Ertrag zu den Staats-Einkünften berechnen. Die Ober-Postbehörde in Berlin versagte die Zustimmung und drang auf eine Postverpachtung; der Staatsrath in Neufchatel dagegen zeigte stets seinen Widerwillen gegen alle Neuerungen im dortigen Postwesen und erklärte, daß, da der Briefwechsel des ganzen Fürstenthums höchst unbedeutend sey und die Porto-Einnahme kaum die Unterhaltungskosten decke, man mit den Berner Postmeistern contrahiren und diesen das ganze Postwerk überlassen müsse. Jahre vergingen über dem Hin- und Herschreiben, alles verblieb beim Alten.

Plötzlich entdeckte der General-Prokurator, Staatsrath Lebrun aus Neufchatel, in Berlin anwesend, in einem Memorial vom 25. November 1739, daß alle Anordnungen des Postdepartements und General-Directoriums in Berlin darum in Neufchatel nie ausgeführt worden wären, weil alle vormaligen Preussischen Gouverneure, auch der jetzige, einverstanden mit dem Conseil d'Etats, von jeher im freundschaftlichen Bunde mit den Berner Ober-Postmeistern Fischer gestanden, diesen alle Vortheile zugewendet und seit 32 Jahren das gesammte Landes-Postwesen überlassen hätten. Das General-Postamt fand dringend nothwendig, sofort eine Untersuchung an Ort und Stelle vornehmen zu lassen, diese kam jedoch nicht zur Ausführung. Denn am 31. Mai 1740 trat Friedrich II. das Herrscher-Amt des Preussischen Staats an und eröffnete am 16. December durch seinen Einmarsch in das damals zu Oesterreich gehörende Schlesien den ersten Krieg, die zwei nachfolgenden endigten mit dem Friedensschluß zu Hubertsburg am 15. Februar 1763.

Seit jenem ersten Kriegsjahr 1740 nahm das General-Postamt weiter keine Kenntniß von den Postanstalten in dem Fürstenthum und überließ sie schweigend den Verfügungen des General-Direktoriums, der damaligen Ober-Finanz-Behörde des Preussischen Staats. Diese verhandelte alle jenes Land betreffenden Angelegenheiten, jedoch abgesondert von denen der übrigen Provinzen, bis zu dem verhängnißvollen Jahre 1806. In die-

ser Zwischenzeit verwalteten zwar die Brüder Fischer das Postwesen, allein die stürmischen Fortschritte der am 17. Junius 1789 in Paris ausgebrochenen Revolution hemmten oft den Gang der Posten, das die Empörungen begleitende Elend in der Schweiz wurde auch den Postanstalten jener Männer nachtheilig und deren Sinken noch dadurch beschleunigt, daß die meisten Kantone alle Landeshoheitsrechte, Einige auch die Selbstausübung des Postregals sich zueigneten. Die Rücksichten, welche der Staatsrath in Neufchatel gegen jene Brüder beobachtet hatte, bestanden bei dieser Umwälzung der Staats-Verwaltungen nicht mehr.

---

Preussen, durch ein Trugbündniß Napoleons verleitet, trat bekanntlich im Anfange des Jahrs 1806 mit den Fürsten- und Herzogthümern Cleve, Ansbach und Bayreuth, auch das Fürstenthum Neufchatel an Frankreichs Kaiser ab, der dasselbe seinem Reichsmarschall und Ober-General Berthier als ein Reichslehn schenkte.

Dessen Bevollmächtigter unterhandelte im October d. J. mit den bisherigen Postmeistern Fischer und forderte für die ihnen zu belassende Postverwaltung 5040 Francs (1400 Thaler) oder 300 Napoleonsd'or jährliche Abgabe. Die Brüder boten nur 240 N. d'or. Man sah ein, daß dies ein zu starker Ausfall in den Staats-Einkünften seyn würde und beschloß, einen Ober-Postverwalter als Beamten mit einem bestimmten Antheil an der Einnahme, statt einer festen Besoldung anzustellen. Fürst Berthier genehmigte unterm 17. November 1806 nicht nur den Vorschlag, sondern auch die 4 Neufchateler Bürger und Brüder Louis, Daniel, Joseph und Charles Jeanrenaud zu seinen Postverwaltern mit dem Genuß des $\frac{1}{5}$ Antheils an der Gesammt-Einnahme, die andern $\frac{4}{5}$ blieben zur Kasse des Landesherrn. Die beiden Jüngsten jener Erwählten waren Postgehülfen der Brüder Fischer in Bern gewesen, kannten also schon das Einzelne ihres Fachs.

Im ersten Regierungsjahre Berthiers 1807 betrugen seine ⅘ Einnahme 8,815 Francs 17 Cent. (2,448 Thaler 25 gr. 5 Pf.) und der ⅕ Antheil der 4 Postverwalter 2203 Fr. 19 Cent. (612 Th. 6 Gr. 3 Pf.) — im letzten Jahre 1813 die ⅘ des Fürsten 12,391 Fr. 13 Cent. (3442 Th. 3 Gr. 9 Pf.) und der ⅕ Antheil 3,097 Fr. 19 Cent. (860 Th. 16 Gr. 3 Pf.)

Am 27. October 1806 zog Napoleon mit einem Heerestheil in Berlin triumphirend ein. Die Chefs der Finanzbehörden und die Kassen waren zuvor geflüchtet, die zurückgebliebenen Beamten wurden größtentheils außer Gehalt und Amtswirkung gesetzt, das General-Directorium löste sich von selbst auf. — Die verbliebenen Behörden standen unter strenger Vormundschaft und furchtbarer Obhut der neuen Machthaber. So wurden 7 Jahre unter dem harten Druck der Gewaltigen dahin gebracht, bis Preussens Monarch und Volk in Kraft und frommen Muth vereint, den übermüthigen Eroberer und seine Schaaren über den Rhein zurücktreiben halfen und gemeinsam mit den nun frei gewordenen Fürsten Deutschlands besiegten. Mit dem zweiten Einzug der Verbündeten in Paris, 1815, ward auf immer die Herrschaft Napoleons zertrümmert. Durch dessen Entthronung am 2. April verlor auch Berthier das Fürstenthum Neufchatel, das den Provinzen des Staates Preussen wieder zugesellt wurde.

---

Gleich nach der Besitznahme erhielt das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten die obere Leitung des Neufchateler Departements, weil das Ländchen, entfernt, vereinzelt liegend und von fremden Staaten umschlossen, mit diesen in steter Berührung bleibt.

Seit dem 2. December 1828 ist das gesammte Landes-Postwesen, unter der Aufsicht eines Postcontroleurs und der Post-Commission, dem Postdirector Louis Jeanrenaud Pachtweise und mittelst eines Kontrakts von jenem Dato überlassen worden.

---

## §. 13.

## Neue Periode des Preussischen Postwesens im Jahre 1766. Umformung.

Der Hubertsburger Friede — geschlossen den 15. Februar 1763 — endigte die siebenjährigen Verheerungen der Preussischen Provinzen.

Obgleich innerhalb drei Jahren der Ruhe so Manches sich wieder besser gestaltete, des Landmanns und Handwerkers Fleiß, und Handel und Gewerbe sich regten und eine künftige Wohlhabenheit vorbereiteten, so blieben der Ertrag der Staats-Anstalten doch nur gering, die nothwendigsten Staats-Ausgaben ungedeckt, die Schuldenlast des Landes und die Erfordernisse dieselben. Eine Abhülfe fand sich nicht in dem erschöpften Staate und dennoch wurde sie immer dringender, kein Preussischer Finanz-Chef vermochte die vielen Pläne auszuführen, jeder Vorschlag bezweckte eine neue Erpressung. Nur Fremdlingen war das Erfinden, das Wollen und Vollbringen vorbehalten, nur sie hatten den Geist, ein neues ergiebiges Finanz-System auch auszuführen.

Friedrich der Große hatte in einer Unterredung mit dem berühmten Gelehrten Claude Adrien Helvetius x), von diesem die Vortrefflichkeit der Finanz-Einrichtungen in Frankreich und den reichen Ertrag der Steuern rühmen gehört. Der König beschloß, jene Einrichtungen auch in sein Land einzuführen. So trafen denn aus jenem Frankreich die Berufenen mit einer Schaar Gefährten ein, um die Accise- und Postverwaltungen — damals die zwei Haupt-Einnahmequellen — nach französischer

---

x) erhielt wegen seiner großen Kenntniße im Finanzfache, schon in seinem 23. Jahre die Stelle eines General-Pächters in Frankreich. Doch sein Edelsinn, seine Milde und Schonung ließen ihn die nichtswürdigen Handlungen seiner Amtsgenossen verabscheuen, er legte die Stelle nieder, reiste in fremde Länder und reich an Geist und Gütern, widmete er sein Leben und Wirken den Wissenschaften.

Weise einzurichten und die Absicht des Monarchen buchstäblich zu erfüllen.

Der König ernannte die vom französischen Finanz-Minister empfohlnen Bernard und de la Hogue zu Intendanten (Ober-Aufseher), und den Moret zum Regisseur (Vorsteher, Verwalter) sämmtlicher Post-Anstalten. Jedoch sey es nicht verschwiegen, daß diese Drei, vor dem Beginnen ihrer Amtsführung, eine Versammlung der ältesten, redlichen und erfahrnen Preussischen Postbeamten einsetzten, in den Personen des patriotisch gesinnten und sachkundigen Postraths Buchholz und der Post-Directoren de Weiler aus Wesel, Kellerhaus aus Lippstadt, Kurow aus Königsberg in Pr. und Scheele aus Breslau, — sämmtlich der französischen Sprache kundig und Männer, die aus vieljähriger Erfahrung wußten, was Noth that und zu verbessern sey. Mit diesen wackern und verständigen Beamten wurden gemeinsam die Gegenstände berathen und das Gutbefundene verwirklicht.

Die französische oder neue Postverwaltung wurde Post-Regie auch Administration (den Troß der Inspekteurs, Ecrivains und Portiers, lauter National-Franzosen, mitbegriffen) — die Versammlung der erwählten Postbeamten aber die Post-Commission genannt. Von dieser Letztern sind alle die trefflichen Einrichtungen entworfen, und mit Genehmigung des Königs und unter der Mitwirkung der neuen Obern eingeführt worden, welche mit wenigen Abänderungen bis zum Kriegsjahre 1806 bestanden. Denn jene Männer beschränkten sich nicht auf den angewiesenen Zweck: den Ertrag der Post-Einkünfte zu erhöhen — sie verbreiteten auch ihre Einsicht und ihr Wirken auf alle Zweige des Postwesens und auf das Abschaffen vieler Ungebührnisse, Mißbräuche und nutzlosen Einrichtungen.

Sie vereinigten z. B. das schon seit 1742 von den Provinzial-Ministern und der Kammer in Breslau willkührlich verwaltete und festgehaltene Postwesen in Schlesien mit dem der übrigen Preussischen Staaten und ordneten dasselbe dem General-Postamte unter — sie bestimmten die Verfassung der Posthaltereien und

einen festen, dem Wechsel der Kornpreise angemessenen Zahlungssatz der Postfuhrgehalte — sie gaben jedem Postamte eine freilich etwas erhöhte, aber doch nach Billigkeit und den Orts-Entfernungen verfaßte Portotaxe für alle Gegenstände — sie schafften das langwährende Umladen der Poststücke auf jeder Station ab und führten durchlaufende verdeckte Wagen ein, von denen nur die im Ort verbleibenden Postgüter abgenommen wurden — sie verfaßten eine sehr umständliche Dienst-Unterweisung für die Postmeister, — ein neues Reglement für die Lohnfuhrleute und das Extrapostwesen — und verminderten die von den Landesbehörden fast unbegränzt ausgedehnte Portofreiheit auf Briefe, Pakete und Geldsendungen. Post-Inspektoren wurden aufs neue bestellt, um stets die Course zu bereisen, den Mängeln abzuhelfen, über die Berichte und Vorschläge der Postämter ihr Gutachten abzustatten, die nachlässigen Postbeamten anzuzeigen, und die Vorschriften der Verordnungen überall erfüllen zu lassen.

Dies waren die Hauptwerke der damaligen Postverwaltung, welche so viel Gutes gründete und einen erfolgreichen Einfluß auf das Postwesen und das ganze Land ausübte.

Das sogenannte alte General-Postamt verblieb nur dem Namen nach und in einem höchst beschränkten, ganz von der neuen Behörde abhängigem Geschäftskreise. Nach drei Jahren, 1769 löseten sich dies und jene französische Postherrschaft auf, als die schändlichsten Betrügereien des entwichenen Bernard und des Moret das Aufhören geboten, der Staatsminister von Derschau die Leitung des Postwesens übernahm und die Fremdlinge nebst ihrem Anhange verabschiedete. Die von der Commission eingeführten nützlichen Anstalten und Verordnungen blieben in ihrer Kraft.

## §. 14.

## Einführung des Postwesens in Westpreussen.

Der durch die Glaubenswuth zweier Bischöfe — des in Krakau und in Willna — aufs neue erregte Bürgerkrieg in Polen zerrüttete völlig dies unglückliche Reich. Partheienhaß und Verfolgung zerstörten alles, was Catharina II. Rußlands allmächtige Kaiserin, durch Wort, Soldaten und vorzüglich am 7. September 1764 durch die Erhebung ihres Lieblings und Vertrauten, des schönen Grafen Poniatowski, auf Polens Thron, bewirken wollte.

Die sinnlose Wildheit der erbitterten Gemüther fast aller Großen, die Verwüstungen, welche die eingerückten fremden Truppen anrichteten, der verhaltene Haß und tobende Widerspruch gegen die Rathschläge und Ermahnungen der Hauptfürsten Sapieha und Czartoryski, aber noch weit mehr die wankelmüthigen Gesinnungen des Königs benutzte Kaiser Joseph II., sich der im J. 1402 von Ungarn an Polen verpfändeten Grafschaft Zips ohne Lösegeld zu bemächtigen, und die beiden Nachbarstaaten Rußland und Preussen dahin zu stimmen, das unruhige, in seinem innern Wesen zerrüttete Land auf 10,000 Quadrat-Meilen zu verkleinern, demselben Ruhe, Ordnung und Gesetze zu geben und die abgerissenen Länderstücke als rechtmäßigen Gewinn für sich zu behalten. So entstand die erste Theilung von 1772, welche die Republik Polen unterm 18. September genehmigen mußte. Eine Wahl und ein Widerstand von ihrer Seite waren unausführbar.

Schon 5 Tage vorher ließ König Friedrich II. die jetzige Provinz Westpreussen — damals Polnisch Preussen genannt — besetzen und seinen Staaten einverleiben. Danzig und Thorn verblieben, als freie Handelsstädte der Republik. Durch jene Erwerbung der Gebiete Pomerellen, Ermland, Culm und des Netzdistricts wurden die Kurlande und Ostpreussen vereinigt und alle die unsäglichen Schwierigkeiten beendigt, mit welchen die Polen,

besonders die Danziger Postbeamten, der Postverbindung entgegenstrebten, jede Annäherung und jeden Vorschlag zu einem billigen Abkommen schmähend versagten, und mit stets gehegtem Groll sogar jeden Antrag zum beiderseitigen Vortheil übermüthig verwarfen.

Aber welch ein Land war dies Westpreussen in jener Zeit!! Alles mangelte, was zum Fortkommen und Bestehen der Posten vorhanden seyn muß. Gebahnte Haupt- und Heerstraßen sah man nirgend, nur mit Lebensgefahr und tiefem Versinken zu befahrende schmale Wege von einer Stadt zur andern, welche schlecht ummauerten Dörfern glichen, über Ströme und Flüsse nothdürftig gelegte Bäume statt der Brücken und Fähren, die man nicht einmal dem Namen nach kannte. Elende Bauern, von ihren Herren zur Knechtschaft, zur blinden Unterwerfung, fast zum Anbeten angehalten, ließen keinen Sinn für etwas Gute spüren, überall Verwilderung der Menschen und Gegenden. Ackerbesitzer, die nicht die kleinste Posthalterei übernehmen konnten — Gespanne, die kaum zum Ackerbau taugten — keine Wohnungen und Wirthshäuser zur Aufnahme der Reisenden und Postgüter. Aber am meisten drückend und abschreckend war der Mangel fast aller Handwerker für die nothwendigsten Bedürfnisse. Dies alles erschwerte das Gründen der Postanstalten. Mit Grauen und Entsetzen übernahmen die zu Finanz- und Justizstellen Ernannten den neuen Beruf wie eine Landesverweisung.

Und dennoch wurden die Schwierigkeiten und beinahe jedes Hinderniß durch wohl überlegte Entwürfe, durch die Geschicklichkeit der Vollführer und durch das Aufopfern beträchtlicher Summen beseitigt. Binnen wenigen Wochen waren Stadt-Obrigkeiten, Gerichtsstätte, Polizei- und Finanz-Verwaltungen, und jeder Beamte in Ausübung seines Berufs, die erforderliche Besatzung in jedem Ort.

Durch diese Schöpfungen entstand neben dem schon vorhandenen Hauptcours von Berlin durch Pommern (Danzig vorbei), nun eine **zweite**, 3¼ Meile kürzere **Hauptpost** durch

den Netzdistrikt über Marienwerder nach Königsberg, 84 Meilen lang mit ihren Seitenposten und 15 immediaten Postämtern, ein Cours, der ebenfalls, wie jener alte, ganz Deutschland mit Kur-, Lief- und Rußland verband.

Schon am 1. October (1772) also 17 Tage nach der Besitznahme, ward der neue Postweg von befrachteten und mit Reisenden völlig besetzten Haupt- und Bei-Postwagen befahren, jeder Postbeamte war in Thätigkeit, alles in Ordnung wie im alten Lande. Denn schnell erbaute Fähren und fliegende Brücken — von Berlin aus nach den Standpunkten gesandte Wagen und Gespanne — erfahrne und umsichtige Männer in ihrem Fache, machten die Ausführung allein möglich. So ward in kurzer Zeit eine Schöpfung vollbracht, deren Werth und Wichtigkeit in der Ueberwindung aller Schwierigkeiten und in der Folge aus dem reichlichen Ertrage der Post-Einkünfte sich aussprechen.

---

## §. 15.

## Neues Post-Gesetzbuch, die Post-Ordnung.

Vorpommern bis zur Peene, Schlesien, Ostfriesland und Westpreussen hatten den Preussischen Staat nach und nach vergrößert, die Vermehrung der Postanstalten und Beamten nothwendig gemacht, und durch die Veränderung der Speditionen und Berechnungen eine solche Menge von Vorschriften und größern Verordnungen für einzelne Fälle entstehen lassen, daß keine Uebersicht des Eingeführten und Aufgehobenen möglich war, besonders wenn jene bei der drängenden Abfertigung der Posten angewendet werden sollten. Ueberdies paßten die Vorschriften der alten Post-Ordnung von 1712 gar nicht mehr, ein neues Post-Gesetzbuch blieb folglich ein Hauptbedürfniß.

Dies höchst wichtige Werk mußte den Inhalt aller seit 70 Jahren ergangenen, noch anwendbaren Verordnungen in Ab-

schnitten, nach den Gegenständen geregelt, in bündig gefaßten Sätzen und dennoch das Wesentliche im ganzen Umfange enthalten. Es mußte das Postregal und die Post-Einkünfte sichern, den Unterschleifen und Eingriffen durch weise Verbote steuern und vorbeugen, die Gränzen der Gewährleistung (Post-Garantie) genau bestimmen und im Allgemeinen die Dienstpflichten und Dienst-Ausübung der Postbeamten, sowie die Obliegenheiten der Unterthanen beim Gebrauch der Posten festsetzen. Diese Haupt-Gegenstände waren die Grundlagen der neuen Post-Ordnung, welche am 26. November 1782 durch die Unterschrift des Monarchen bestätigt, dem ganzen Reiche als Gesetz bekannt gemacht wurde.

Auf die ausführliche Zergliederung der Amtsgeschäfte eines jeden Postbeamten, also als Dienstbuch, konnte das Werk nicht gerichtet werden, weil dasselbe wie eine allgemeine Richtschnur, die Verhältnisse erörtern sollte, in denen das Publikum zum Postwesen steht und nur eine Uebersicht des Verfahrens gewähren, welches die Postbeamten zu beobachten haben.

Eben so wenig wurden die beiden Gegenstände — das Extrapostwesen und die Verpflichtung der Lohnfuhrleute in Bezug auf die Postanstalten — mitaufgenommen. Ersteres nicht, weil das Extrapostwesen zwar zur Aufsicht und Verwaltung der Ober-Postbehörde gehört und eben deßhalb ein Zubehör des Postwesens ist, aber nur einen beschränkten Theil desselben, das Postfuhrwesen, ausmacht. Dies aber wird in jeder Hinsicht als eine Privat-Unternehmung betrachtet, deren Gewinn und Nutzen aus den nur zufällig vorkommenden Extrapostfahrten allein dem Posthalter zufließen und gebühren. Darum bestehen denn auch besondre Vorschriften über diesen Zweig der Post-Anstalten, welche die Pflichten des Posthalters und die Gränzen der Forderungen enthalten, die dem Reisenden eingeräumt werden.

Der zweite Punkt, der das sogenannte Lohnfuhrwesen betrifft, mußte deßhalb wegbleiben, weil man nicht jedem Lohnfuhrmann, oder Jedem, der ein Gespann hält und mit solchem für Geld oder aus Gefälligkeit Reisende fortbringt, zumuthen kann,

sich das große Postgesetzbuch, einiger Stellen wegen, anzukaufen. Ueberdies ist dieser Nahrungszweig unabhängig vom Postwesen, befaßt sich zwar, wie letzteres, mit dem Fortschaffen der Reisenden und nichtpostmäßigen Pakete, jedoch ist der vom Verdienstgelde zu entrichtende Abtrag an die Postkasse den Zöllen gleich, die in jedem Staat gegeben werden müssen, und vertritt hier nur die Stelle einer Entschädigung für den Verlust, den die zum Reisen und Fortbringen bestimmten Postanstalten durch die Fuhrleute erleiden.

---

## §. 16.

### Besitznahme von Süd- und Neu-Ostpreussen.

In Polen lebten fort und fort die Magnaten, diese Besitzer großer Woywodschaften, in Kämpfen des Erhebens und Niederdrückens. Jene erste Theilung und Verkleinerung ihres Vaterlandes im J. 1772 hatte sie nicht die Warnung für Spaltung und die ernste Mahnung zur Eintracht fühlen lassen, keiner der Reichen hatte im Dünkel die wichtige Lehre begriffen und beherziget, was zum wahren Frieden diene und zu des Landes Wohlfahrt zu thun sey. Vergebens und unbeachtet blieben die Hinweisungen eines Fürsten Sapieha, eines Radziwil und Czartoryski (Starosten von Podolien) auf das Vergangene, um das Uebriggebliebene zu retten; vielleicht war Jeder der Genannten darauf bedacht, die Zahl der eigenen Anhänger zu mehren, die Schwächern und Wankenden für sich zu gewinnen und durch Macht und Größe das Uebergewicht gegen die Widersacher zu erreichen und zu behaupten. Wahrscheinlich auch, daß die Politik der Nachbarn jene Spaltung und Erbitterung, den Partheihaß und das Streben nach der Alleinherrschaft im Geheim anfachte

und unterhielt, um ein zweites Schicksal Polens vorzubereiten und herbeizuführen.

Nach 21 Jahren trat es mit einer nochmaligen Theilung des geschmälerten Landes ein, durch welche den 25. September 1793 der Krone Preussen Hochpolen, unter dem Namen Süd-preussen, und die freien Städte Danzig und Thorn überwiesen wurden.

Nicht gedemüthiget und voll hohen Muthes errichteten zwar die tapfern Feldherren Kosciusko, Madalinski und Dombrowski am 24. März 1794 in Krakau einen Verein und drangen vor, das Vaterland zu retten und zu befreien, die verlorne Unabhängigkeit und die Wiederherstellung eines Königreichs zu erkämpfen, aber ihre geringen Streitkräfte erlagen der Macht Rußlands, Oesterreichs und Preussens. König Stanislaus entsagte den 25. September 1795 in Grodno der Krone Polen, endigte somit allen Zwiespalt und vollführte die Auflösung des sonst so furchtbar gewesenen Reichs der Piasten und Jagellonen.

Preussen übernahm die Gebiete von Warschau und Bialystok, letzteres unter dem Namen: Neu-Ostpreussen. Drei große Postcourse wurden errichtet:

von Berlin über Posen, Warschau und Bialystok nach Grodno....121 Meilen,
von Breslau nach Warschau....52 Meilen, und
von Königsberg nach Warschau 46¼ Meilen,

im Innern dieser Provinzen 225 Postverwaltungen, 104 verschiedene Posten auf mehr als 450 Meilen und Postenlinien von Amsterdam und Paris bis Moskau, und von Danzig über Warschau und Wien nach Italien.

## B. Merkwürdiges Entstehen einiger Post-Anstalten.

### §. 17.

### Erste reitende Post in Pommern und Botenpost in Ostpreussen.

Wahrscheinlich bald nach der Errichtung des Hansabundes (1241) nahm der denkwürdige Botengang, oder die Kaufmanns-post, von Amsterdam über Bremen, Hamburg, Lübeck, Rostock, Demmin, Anklam, Stettin, Danzig und als in diesem und dem folgenden Jahrhundert — in den Zeiten des mächtigen Ritter-Ordens der Marianer, Städte und Burgen waren erbaut wor-den — weiter über Königsberg, Libau, Mitau bis Riga, 234¼ Meilen (s. Deutschland, Abschn. II. S. 92) den Anfang. Die Herzoge von Mecklenburg und Pommern gestatteten schweigend das Durchgehen.

Auf einem Theil dieses Courses besorgte der Königsberger Bote die dortigen und die mit dem Boten aus Riga eingegange-nen Briefpakete nach Danzig, wo er seine eigene Ablage hatte, den Königsberger Keller genannt. In diesem theilte er die mit-gebrachten Briefe aus, nahm die aufgegebenen an und ging mit den ihm vom Danziger Stadtboten aus Stettin eingehändigten Briefbunden zurück nach Königsberg, von wo die ins Kur- und Liefländische bestimmten Briefe von dem wartenden Boten aus Riga auf der Rückreise mitgenommen wurden. In späterer Zeit war in Danzig, mit Bewilligung des Magistrats, ein Kurfürst-lich Brandenburgischer Botenmeister angestellt worden, der den Königsberger Boten abfertigte und das Ausgeben und Empfan-gen der Briefe besorgte, auch das Porto berechnete. Sein Ge-schäftszimmer wurde die Postbude genannt, das Ablager im Keller hatte aufgehört.

Auf Befehl der Kurfürstlichen Regierung in Königsberg wurde vom J. 1646 an, die Post von Danzig über Königsberg bis Memel und Riga reitend besorgt, der Postmeister Becker in Riga hatte die Verwandlung der Post, auf den Antrag der Kaufleute, in Vorschlag gebracht (s. S. 170).

Im J. 1648 verweigerte der Magistrat in Danzig die Einlassung des Königsberger Postreiters in die Stadt und verlangte das Wechseln der Briefpakete in dem Gränzorte Narmel auf der Danziger Nehrung (Erdzunge), um das Porto bis dahin zu beziehen. Zwei Jahr nachher, am 8. August 1650, erschien sogar der Danziger Postmeister Salzsieder in Königsberg, errichtete dort, ohne Anfrage und Erlaubniß der Stadt-Obrigkeit, ein eigenes Brief-Annahme- und Ausgabe-Comtoir, und Dänziger Postillone versuchten, bei Brandenburg (3 Meilen vor Königsberg) durchzuschleichen, um heimlich Briefbunde an den Salzsieder zu bringen. Man verhaftete diesen und die Ertappten. Die Unterhandlungen verzögerten sich bis 1653, bis wohin jene Stadt-Obrigkeit mit Drohungen und bösartigem Starrsinn ihre eingebildete Befugniß behauptete.

Als aber in jenem Jahr Friedrich Wilhelm — nach dem Tode Bogislaws XIV. des letzten Herzogs von Pommern, und dem mit Schweden abgeschlossenen Gränzvergleiche gemäß — zum Besitz von Hinterpommern gelangte, ließ er im Anfange des Jahres 1654 plötzlich den nach Stettin durchgehenden Danziger Postboten anhalten, ihm die Briefpacke abnehmen und solche durch seine landesherrlichen Postillone nach und von Stettin zurück bringen, denn damals wurde schon diese Hamburg-Rigaer Botenpost von 5 zu 5 Meilen durch reitende Boten (Postreiter) besorgt.

Diese Maßregel brachte den Magistrat in Danzig zur Besonnenheit und zum Bereuen seiner Eingriffe in das Kurfürstliche Postregal, seiner unklugen Vorladung eines diesseitigen Unterthanen zum gerichtlichen Verhör, und des Zurückweisens des Königsberger Boten seit 1648. Die in den Jahren 1654 und

1655 eingeleiteten Verträge bestimmten endlich, daß in Narmel an der Ostpreussischen, und in Wutzkow an der Pommerschen Gränze die Brief-Felleisen gewechselt werden, und das Porto zwischen beiden Orten dem Magistrat vergönnt seyn solle. Der Kurfürst ließ sofort in Pommern eine regelmäßige Reit-Post einrichten, welche sich in Wutzkow und Narmel an die Danziger, und in Stettin (damals schwedisch) an die Hamburger anschloß.

Die Zurückweisung der Danziger Boten und der Uebergang der Post zwischen Danzig und Stettin an Kur-Brandenburg, waren dem Magistrat, besonders dem Kaufmannsstande, in Hamburg sehr schmerzhaft, weil Beide die vormals selbst besorgte Postverbindung nicht ferner durch eigene Boten bewerkstelligen, und dadurch einer fremden Macht und fremden Gewinnspähern die Kenntniß ihres Briefwechsels und Verkehrs entziehen konnten. Sie befürchteten das Eröffnen ihrer Briefe und das Bekanntwerden ihrer Handelsörter und Waarensendungen, mithin allen Nachtheil ihres fortschreitenden Erwerbs und Glücks. Sie verhehlten auch keineswegs die genannten Besorgnisse in gut und faßlich eingekleideter Rede und baten den Kurfürsten in mehreren Vorstellungen um das Belassen der vorigen Verfassung. Der Bescheid ward jedoch stets wiederholt, daß jedem Landesherrn das Recht zustehe, keine fremde Postanstalt in seinem Staate zu dulden.

Auch in Preussisch Litthauen wurde das Botenwesen besser eingerichtet, denn im September und October 1652 wurden in den Städten Insterburg, Tilsit und Gumbinnen, und in den Aemtern Botenposten, unter dem Namen: Aemter-Posten eingeführt und darum so genannt, weil die Briefe mehrentheils von den Dorfschulzen selbst von Amt zu Amt befördert wurden, die Aemter von jeder Hufe Land 1 Thaler Abtrag zum Unterhalt der Kurfürstlichen Boten zahlten und Letztere als Insassen von allen Amts- und Frohndiensten frei waren.

## §. 18.

### Preussisches Postwesen in Hamburg.

Seit den frühesten Zeiten besaßen Hamburgs Nachbarstaaten jeder schon ein eigenes selbstständiges Post-Comtoir in dieser Handelsstadt. Unter diesen Comtoirs war das Dänische das kleinste und unbedeutend, es trieb sein Wesen in einem Keller. Bis zum Jahre 1723 waren die fremden Postgewölbe (Poststuben) von außen durch einfache Bildstücke in Stein, oder Stuckmasse bezeichnet, z. B. das Kaiserliche, eigentlich Thurn- und Taxische, mit der Figur eines zweiköpfigen Adlers, das Dänische durch einen Elephanten, das Preussische durch einen schwarz bemalten Adler rc. rc. In jenem Jahre aber ließen einige Postbehörden die steinernen Postbezeichnungen wegnehmen und in deren Stellen große Tafeln mit dem ausgemalten vollständigen Wappen ihres Landes aufhängen, so auch Preussen.

Für die Stadt selbst bestand im vor-vorigen Jahrhundert kein eigenes Postamt, sondern für jeden Cours z. B. nach Bremen, Cöln a. d. Spree (Berlin), Pommern, Schweden rc. rc. war ein besondrer Botenmeister, der seine Stelle entweder vom Magistrat gepachtet, oder von seinem Vorgänger erkauft, oder geerbt hatte. In diesen beiden Fällen gehörte jedoch — zur Ausübung des Amts selbst — die Einwilligung des Senats und der Kaufherren (Kaufmanns-Aeltesten).

Im Anfange jenes Jahrhunderts wurden alle diese Neben-Anstalten vereinigt und zu einem Stadt-Postamt gebildet, denn im J. 1637 meldet der Stadt-Boten (Post-) meister Balthasar Lange dem Kurbrandenburgischen Boten (Post-) meister Veit Frischmann in Cöln (Berlin), daß er die empfangenen Briefe ausgetheilt und den Kurfürstlichen Kanzlei-Postboten abgefertiget habe. Nach 2 Jahren (1639) antwortet eben der Lange, daß ihm das rückständige Kurbrandenburgische Gehalt ausgezahlt worden sey, der Stadt-Postmeister stand folglich im Solde und Amt des Kurfürsten. Nach dem Absterben

dieses

dieses Postmeisters (1641) erbot sich dessen Nachfolger Dietrich Gerbrand, die Kurbrandenburgischen ꝛc. Briefe und alle Schriftpakete (nach Holstein, Dänemark, Schweden) besorgen zu wollen. Es wurde genehmiget.

Zu bemerken ist die Verordnung Friedrich Wilhelms vom 7. December dess. J., daß in der geheimen Kammer-Kanzlei (zugleich Postgeschäftszimmer) die ab- und eingehenden Briefpakete gewogen, der Befund in Bücher und Rechnungen eingetragen und die Ankunfts- und Abgangszeit des Boten genau verzeichnet werden sollen, damit die Rechnungen des Hamburger Botenmeisters mit den Berliner Registern verglichen werden könnten. Also eine erneuerte Vorschrift des Kurfürsten Johann Sigismund v. 20. Junius 1614. Diese Einrichtungen gaben Veranlassung zu dem einige Jahre nachher eingeführten Encartiren eines jeden Briefes.

Der dreißigjährige Krieg hatte aufgehört, die Bedingungen des Münster-Osnabrücker Friedenschlusses (1648) mußten erfüllt, die 5 Millionen Thaler Contribution an Schweden bezahlt, die Handelsverbindungen wieder hergestellt und, diese zu befördern, sollte der Postenlauf vermehrt werden. Diese in der Ausführung sich durchkreuzenden Gegenstände vergrößerten den damals über Hamburg gehenden Briefwechsel, die bisherigen wenigen Boten vermochten nicht, die große Anzahl der starken Briefbunde schleunig fortzubringen.

Dies bewog den Kurfürsten, beim Senat der Stadt die Einwilligung in die Einrichtung einer reitenden Post zwischen Berlin und Hamburg anzutragen, wogegen die dortigen Einwohner diese Post benutzen könnten, ihre Briefe schleuniger nach Preussen, Kur- und Liefland, Polen und Schlesien über Berlin zu senden. Der Ausgang war nach Wunsch und Antrag; der Magistrat bewilligte sogar im J. 1656, daß der Stadt-Postmeister, jener Dietrich Gerbrand, als Kurbrandenburgischer Postmeister vereidet würde, was im August d. J. geschah. So erhielt Kur-Brandenburg vor 176 Jahren eine Postanstalt in Ham-

burg, das bekanntlich 1613 vom Kaiser Matthias zu einer freien Reichsstadt erklärt worden war, mithin als solche, unbeschränkt Staats-Verträge schließen und Einrichtungen treffen konnte.

Friedrich Wilhelm vernahm manche unangenehme Ereignisse, die wegen des Gerichtsstandes und getheilter zweifachen Verhältnisse eines zweien Herren untergeordneten Beamten nicht ausbleiben konnten, weil gerade diese Doppelpflicht den Beamten nöthigte, zuweilen den Obliegenheiten gegen den Einen oder den Andern seiner Obern entgegen zu treten. Darum wünschte der Kurfürst ein eigenthümliches, von der Gerichtsbarkeit und Aufsicht des Magistrats ganz unabhängiges Postwesen dort zu besitzen, wie andre Nachbarstaaten ein solches dort besaßen. Er ertheilte deshalb vorläufig dem Postschreiber Wenzhardt, (einem Schwiegersohn des nach des Gerbrands Tode, bestellten Stadt-Postmeisters Lüders) die Anwartschaft auf das in Hamburg errichtete Kurbrandenburgische Postamt.

Den 18. Januar 1704 starb Lüders, und Wenzhardt trat, Kraft der Anwartschaft, als wirklich nun Königlich Preussischer Postmeister auf und in das erledigte Amt, weil man voraussetzte, daß der Senat auch ihn zu seinem Stadt-Postmeister annehmen würde. Doch Wenzhardt war, was man in Berlin zuvor nicht wußte, ein Schwedischer Vasall, und als solcher nicht der Stadt-Obrigkeit, sondern nur dem dortigen Schwedischen Domkapitel unterthänig.

Die Erzbischöfe in Bremen hatten nämlich seit den ältesten Zeiten den Besitz des Doms in Hamburg behauptet, überließen aber ihr Recht — dem Westphälischen Friedensschlusse Artik. X. §. 7. gemäß — der Krone Schweden, dessen König war folglich weltlicher Bischof und Ober- und Schutzherr des Domkapitels (Summus Episcopus, Protector Capituli ita et jurium illius). Dies Kapitel bestand aus solchen Hamburger Bürgern und deren Kinder, welche durch die Rechte und Befugnisse des Domkapitels von allen bürgerlichen Lasten und der Gerichtsbarkeit des

Magistrats frei blieben. Alle Einwohner, welche zu diesem Kapitel gehörten, wurden Schwedische Vasallen genannt, waren nur durch das beschworne Ausüben der Achtung und des Gehorsams gegen das Kapitel gebunden, und konnten durch eine unzweideutige Verzichtleistung auf Unterstützung und Gerechtsame, wieder abgehen. Ein Hamburger Bürger konnte sogar Bürger bleiben und dennoch Vicarius beim Kapitel seyn, auch Pfründen und Stiftsstellen besitzen, jedoch ohne Befreiung von den städtischen Abgaben und Lasten y).

Die Börsen-Aeltesten nahmen den Wenzhardt, als einen fremdherrlichen Einwohner, nicht an und erwählten den verarmten Kaufmann Adolph Moller zum Stadt-Postmeister. Preussen bestand auf die Bestellung des Wenzhardt und König Friedrich IV. von Dänemark verlieh demselben auch sein Postwesen, denn die damals mächtigen Dänen betrachteten Hamburg als ihre erb-unterthänige Stadt und wollten sie nicht als deutsches Reichsmitglied anerkennen.

Alle Gegenreden und Verwendungen des Magistrats wurden mit dem Ausspruch zurückgewiesen, daß, da die Stadt fremden Fürsten die Ausübung des Postwesens gestattet habe, solche auch dem Preussischen Monarchen eingeräumt werden müsse. Der Senat fügte sich in den Willen des Königs. Wenzhardt wurde mithin durch die Bestallung vom 18. Februar 1704 der Erste unabhängige Preussische Postmeister in Hamburg.

Der Fürst von Taxis befürchtete eine Schmälerung der Einkünfte seines dortigen Reichs-Postamts. Die Preussische Postanstalt durfte er nicht anfechten, weil in frühen Zeiten manche seiner Vorschritte vom Preussischen Hofe waren zurückgewiesen worden. Er wendete sich daher an seinen Beschützer, den Kaiser Leopold, der vom Könige Friedrich von Dänemark begehrte,

---

y) Der Dom mit dem Kapitel kam nachher an Kurhannover, das ihn nach der Entschädigungs-Acte vom 25. Februar 1803, §§. 4 und 27 an die Stadt Hamburg abtrat, wodurch jene Vasallenschaft von selbst aufhörte.

dem Wenzhardt die Dänische Postmeisterstelle zu nehmen. Der Monarch antwortete jedoch unterm 6. October (1704) in sehr verbindlichen Ausdrücken, daß ihm als Herzog von Holstein und jedem Reichsstande die Ausübung des Postregals zustehe und schon vor dem dreißigjährigen Kriege zugestanden habe, in welcher Periode doch erst das Taxische Postwesen in den Niedersächsischen Kreis eingeführt worden sey. Er erkenne Hamburg nicht als eine freie Reichs-, sondern als seine ihm unterthänige Stadt, er werde sich daher nichts vorschreiben lassen und keine Beeinträchtigung dulden.

Der Oesterreichische Hof schwieg, Taxis stellte jeden weitern Versuch ein und Preussen blieb fortan im ungestörten Besitz seines Postwesens in Hamburg.

---

## §. 19.

## Fahrende Post zwischen Stralsund, Schweden und Hamburg.

König Karl XI. von Schweden hatte durch den Friedensschluß zu Fontainebleau — 2. Januar und 2. September 1679 — zum Theil seine verlornen Länder wieder erhalten und sich mit seinen mächtigen Feinden, Dänemark, Brandenburg und Hannover versöhnt. Auf dem Reichstage 1680 gründete er seine Alleinherrschaft, lösete die von seinen Vorfahren verpfändeten Krongüter ein, und setzte die National-Miliz auf einen ansehnlichen Fuß.

So gesichert, benutzte er die Macht und Friedensruhe, den gesunkenen Handel in seinen verheerten Staaten zu beleben, besonders aber einen Verkehr mit dem nahen, blühenden und reichen Hamburg durch ein engeres Verhältniß zu gründen. Es konnte zu einem Handelsverein zwischen seinem verarmten, fast verödeten Vorpommern und jener ersten der Reichs- und Handelsstädte führen, wenn eine fahrende Post von der Hauptstadt Stralsund dahin eingerichtet und dadurch das noch immer gefürchtete Däne-

mark umgangen würde. Eine Schiffspost von Schweden nach Stralsund sollte sich an jenen Cours anschließen und der noch feindlich gesinnte Nachbar in Kopenhagen hienach ganz außer Mitwirkung bleiben.

König Karl ersuchte deßhalb in einem Schreiben aus Stockholm vom 7. März 1684 den Herzog Christian Ludwig I. von Mecklenburg-Schwerin, zu vergönnen, daß eine schwedische fahrende Post von Stralsund nach Rostock fahre, wo sie sich an die schon vorhandene Post von Stettin über Rostock nach Hamburg anschließen solle. Die Fahrten würden von jedem landesherrlichen Postillon bis zum beiderseitigen Gränzort Behrenshagen geschehen und von Stralsund die Weiterfahrt mit Yachten nach Schoonen vollendet werden. So waren der Plan und Vorschlag, der Herzog bewilligte die Ausführung, die Post ward eingerichtet.

Stets im Streit mit den Landständen, sich wenig bekümmernd um das Beste seiner Unterthanen, hatte der Mecklenburger Fürst, nahe am Schlusse des Jahrhunderts, den Postcours — soweit dieser durch das Mecklenburgische ging — an Karls Thronfolger den wilden, streitsüchtigen Karl XII. abgetreten. Dieser verlieh, bald nach seinem Regierungs-Antritt, der von ihm begünstigten Familie von Rosenkranz, das ganze Postwesen in Vorpommern, mithin auch den Stralsund-Rostocker Cours, zu einem erblichen Eigenthum.

Karls unglücklicher Feldzug gegen Rußland, sein Krieg mit Dänemark und Polen, sein Bedrängniß in dem belagerten Stralsund und seine Flucht nach Schweden am 19. December 1714 hatten sein Vorpommern von aller Hilfe entblößt, es war sich selbst überlassen. Der Dänen-König ließ sogleich jene Stadt und das ganze Land besetzen, auch das Postwesen für seine Rechnung verwalten. Das Lehn-Eigenthum derer von Rosenkranz ward aufgehoben.

Durch den Frieden zu Stockholm vom 21. Januar 1720 mit Preussen, erhielt Schweden den Theil von Vorpommern zwischen der Ostsee und dem Peenefluß zurück, den südlichen Theil behielt

Preussens König, Friedrich Wilhelm I. zur Schadloshaltung für sich. Die uralte Fahrt des Hamburg-Stettiner-Botenwagen wurde in eine geregelte fahrende Post von Stettin über Anklam und Demmin nach Rostock verwandelt, von wo sie mit jener Stralsunder Post vereinigt, nach Hamburg geht.

In diesem Zustand verblieb das Schwedisch-Pommersche Postwesen bis 1815 als dem Tausch-Tractat gemäß, Preussen das übernommene Herzogthum Lauenburg an Dänemark abtrat, und dagegen das von Schweden an Letzteres abgetretene Vorpommern erhielt. Jene Stralsunder Post dauert in ihrem ursprünglichen Wesen noch fort und geht von Stralsund über Dammgarten (Gränze), Ribnitz, Rostock, Doberan, Kröplin, Neu-Buckow, Wismar, Grevesmühlen und Lübeck nach Hamburg, 33 Meilen.

Um diese Provinz, Neu-Vorpommern genannt, mit den südwestlichen Gegenden und mit Hamburg, zum schnellern Betrieb des Ostsee-Küstenhandels, zu verbinden, wurde 3 Jahr nachher, am 1. Januar 1818 eine reitende Post von Stralsund über Demmin nach Strelitz angelegt, wo sie sich mit der reitenden Post von Stettin nach Hamburg hinwärts vereinigt, und zurück von derselben trennt.

## §. 29.

## Cours von Leipzig über Cassel und Münster nach Holland.

Durch Nürnbergs allmähliges Sinken seiner Wichtigkeit im Zwischenhandel Italiens und den Städten an der Nordsee erhob sich Leipzig, von jeher eine der beträchtlichsten Kaufmannsstädte im Mittelpunkte zwischen Süd- und Norddeutschland, sogar im unmittelbaren Verkehr mit Holland.

Dem Ober-Postmeister Gottfried Egger in Leipzig war es im J. 1660 gelungen, eine Kursächsische Landespost über Merseburg und Quedlinburg — dies damals unter Sächsischer

Schutzherrschaft — und in Verbindung mit der Taxisschen (Reichs-) Postanstalt in Braunschweig, nach Hamburg zu errichten. Sein Unternehmungsgeist leitete ihn, auch einen Cours nach Holland möglich zu machen. Vorläufige Verabredungen mit den Ober-Postbehörden in Hessen, Paderborn, Münster und Arnheim waren zwar getroffen und die Sache vorbereitet worden, aber Eggers früher Tod (1684) hemmte die Ausführung.

Jedoch bald nach dem Anfange des vorigen Jahrhunderts hatten der Burgemeister und Postcomtoir-Inhaber Bouricius und dessen Sohn in Arnheim, mit dem Fürstbischöflichen Postmeister von Hartmannsdorf in Münster die Errichtung einer fahrenden Post zwischen beiden Städten verabredet und veranstaltet. Die Postwagen kamen einander bis Borken entgegen, übernachteten hier, wechselten die mitgebrachten Personen, Briefbeutel und Poststücke und gingen mit den hier übernommenen Reisenden und Frachten nach dem Abfahrtsorte zurück.

Wenige Jahre waren verflossen, so erregte diese Anstalt schon die Aufmerksamkeit der hessischen und sächsischen Postämter, welche durch ihre Anfragen und Anträge den v. Hartmannsdorf stimmten, in Gemeinschaft mit den beiden Bouricius sich in Verhandlungen einzulassen. Der Anschluß an diese Post war längst der Wunsch des verständigen Ober-Postmeisters Christian Leonhardi, Eggers Nachfolger im Amt und in dessen Plänen. Nach manchen Berathungen mit den Postdirectoren in jenen Ländern, entstand denn im Julius 1712 der nachmals so bedeutend gewordene Postcours von Leipzig über Merseburg (Seitenposten nach Halle und über Weißenfels nach Naumburg), Weißensee (von hier eine reitende Post über Frankenhausen und Nordhausen), Langensalza, Mühlhausen, Cassel (26½ M. von hier eine fahrende Post über Gießen und Wetzlar nach Frankfurt a. M.) Paderborn nach Münster (18 M.) von hier getheilt, der eine Zweig zu Lande über Borken, Bochholt, Doesburg, Arnheim, Amersforth und Naarden nach Amsterdam (23 M.) überhaupt 67½ Meile. Der andre Zweig von Münster zu

Wasser mit der Kanal- oder Schiffs-Post bis Maxhafen, weiter zu Lande bis Zwoll, und von hier auf der Zuidersee nach Amsterdam. Sie blieb 8 Tage unterweges, das Personengeld betrug 5 Groschen für die Meile und 82 Thaler 2 Gr. für die ganze Fahrt.

Nach 1½ Jahren ward sie durch die Verordnung vom 6. April 1714 in ihrem Wesen sehr verbessert, die neuen Einrichtungen begannen den 11. desselben Monats.

Der zwischen den betheiligten Unternehmern am 20. October 1716 in Leipzig geschlossene Societäts-Vertrag befestigte die Sicherheit und Fortdauer und bestimmte, daß Wanfried die Gränzstation zwischen Sachsen und Hessen seyn sollte. Der Zweck der Anlage war — und ist noch jetzt — ganz Sachsen mit Hessen, Brabant, Holland und dem westlichen Europa zu verbinden. Die vier Unternehmer hatten die Besorgung getheilt, Sachsen nämlich die von Leipzig bis Wanfried, Hessen die von Wanfried bis Paderborn, Münster von Paderborn bis Arnheim, und der Postmeister Bouricius von Arnheim bis Amsterdam.

Diese Post gerieth jedoch im Anfange des siebenjährigen Krieges in Verfall, denn gerade die Länder, durch welche jene Post ihren Lauf nahm, wurden von den französischen Heeren wie ein Beuteland behandelt. Die ungemein hohen Portosätze für Geld- und Paketsendungen, das überaus langsame Fahren, das öftere Anhalten und Stilllager unterweges, besonders aber das wohlfeile und schnelle Befördern auf andern Coursen, wenn auch auf einigen Umwegen, schreckten Absender und Reisende ab. Die Unternehmer mußten folglich, um der Auflösung ihres Postwerks auszuweichen, durchaus andre Einrichtungen treffen. Sie traten zusammen, führten eine geregelte Ordnung im Gange und ermäßigte Portosätze ein und so bestand bis 1803, als Preussen die Bisthümer Paderborn und Münster — laut des Reichs-Deputation-Hauptschlusses vom 25. Februar — zur Entschädigung der an die Republik Frankreich abgetretenen Cleveschen Länder, und als

Zuwachs seiner Provinzen, erhielt und den Paderborn-Münsterschen Theil des Courses mit übernahm.

Mit diesem veränderten Besitzstande hatte zwar die Fortdauer der Verhältnisse zwischen den Unternehmern an den Endpunkten des Courses — Sachsen und Holland — aufgehört, aber die beiden Nachbarstaaten, Preussen und Hessen, bestimmten das Verbleiben der Post, mithin deren Verbindung, Unterhaltungskosten, Kartenschlüsse und das Zuführen der Briefe. Der fast 120 Jahr alte Cours selbst erhielt also im Wesentlichen keine Veränderung, weil Zweck und Anstalten dieselben blieben. Die Courslinie, von welcher Preussen beinahe ¾ besitzt, enthält in der Länge 84¼ Meilen, folglich etwas mehr als die von Berlin bis Cöln. Zum Befördern und als Antheil dieser Post gehören gegenwärtig dem Staate Sachsen die Strecke von Leipzig bis Merseburg — Preussen die von Merseburg bis Witzenhausen und von Warburg bis Elten — Hessen die Mittelstrecke von Witzenhausen bis Warburg — und Holland das Ende von Elten bis Amsterdam.

Während der kaum sechsjährigen Dauer des längst untergegangenen Königthums Westphalen (1807—1813) erlitt der Cours manchen Wechsel, auch manche unnütze Zuthat durch Seitenposten. Doch alle diese Aus- und Zuwüchse wurden, nach vollbrachter Entfernung jener überflüßig gewordenen Postverbesserer aus Frankreich, ebenfalls als ganz entbehrlich und kaum die Ausgabe deckend, aufgehoben.

---

## §. 21.

## Reitende Post von Minden nach Bremen und Emden.

Zwischen der Vormünderin-Regentin von Ostfriesland, der verwittweten Fürstin Christine Charlotte, und den Landständen, die sich mehrere Vorrechte zueignen wollten, herrschten seit

dem ersten Landtage (1665) viele Irrungen. Kaiser Leopold wies zwar die Stände zur Ruhe, diese aber baten die General-Staaten von Holland um Schutz und Vermittelung.

Der von den Streitführenden eingegangene Vergleich blieb nicht lange in Kraft, denn 1672 brachen in den Nachbarstaaten Unruhen aus, die Regentin veranlaßte die Stände, zur Sicherheit des Landes einige holländische Truppen und davon 300 Mann Besatzung in Emden aufzunehmen, versagte aber schon im folgenden Jahre den versprochenen Beitrag zu den Unterhaltungskosten, und ließ sogar Fuß- und Reitervolk aus Münster gegen die Landstände einrücken. Diese, besorgt um ihre Freiheit und wegen Bedrückung, baten 1677 den Kurfürsten Friedrich Wilhelm den Großen um Beistand. Der Kurfürst schickte sogleich einige hundert Mann nach Ostfriesland, welche Emden und Greetsyl besetzten, auch wurden mit geheimer Zustimmung der Bedrängten, einige Compagnieen Marine-Soldaten errichtet, und durch diese Anordnungen fester Fuß in beiden Städten gefaßt.

Zwei Jahre vorher (1675) ward vom Kurfürsten der Rathsherr Benjamin Raulé (aus Middelburg auf Zeeland) zum Director der gegen Schweden (wegen seines feindlichen Einfalls in Pommern) und gegen Spanien (wegen vorenthaltener Subsidiengelder) ausgerüsteten Brandenburgischen Seemacht angenommen, die ohne erhebliche Vortheile viel kostete. Raulé, der den für Seemacht und Seehandel sehr gestimmten Kurfürsten die Errichtung eines Brandenburgischen Handels-Vereins und einer Niederlassung in Afrika als sehr vortheilhaft geschildert hatte, erhielt dazu den Auftrag. Der mitgesandte Capitain Blonk schloß einen Vertrag mit den drei Oberhäuptern von Montfort, Accada und Taccawary auf der Goldküste, und 1682 wurden das Fort Friedrichsburg und noch zwei kleinere erbauet und besetzt. Die Handelsgesellschaft besaß nun feste Plätze in Afrika und der Freibrief vom 18. November 1682 begünstigte jedes Unternehmen. Die Versammlung der Oberherren dieses Vereins war Anfangs in

Greetsyl, dem eigentlichen Hafen-Ort, in der Folge abwechselnd in Emden.

Der Schriftwechsel des Kurfürsten theils mit dieser seiner Aufmerksamkeit so wichtigen Anstalt, theils mit den Anführern seines in Ostfriesland stehenden Heeres, besonders mit der Besatzung in dem für den Handel Brandenburgs so wohlgelegenen Emden und Greetsyl, wurde durch die Amsterdamer Botenpost über Oldenburg und Bremen bis Hamburg äußerst langsam befördert, weil wegen des fehlenden Zusammentreffens der Posten, die Briefpakete in Oldenburg, Bremen und Hamburg hin und zurück einige Tage liegen bleiben mußten.

Diese Verzögerung bestimmte den Kurfürsten, neben der ihm unzuverlässig scheinenden Reichs- oder Taxisschen Post, eine eigene reitende Post von Minden nach Bremen veranstalten zu lassen und den Stadt-Boten- (Post-) meister Hermann Baring in Bremen zum Kurfürstlich Brandenburgischen Postmeister anzunehmen. Dieser besorgte vom 1. Julius 1687 relaisweise durch eigene Postillone alle Briefe von dort über Delmenhorst, Oldenburg und Leer nach Emden und zurück. Auch der Landgraf Karl von Hessen-Cassel hatte schon am 13. Junius Kurbrandenburgische Stationen in seinen Hoyaschen Aemtern Ucht und Bassum bewilliget.

Schon seit frühen Zeiten bestand, wie vorgedacht, auf eben dem Wege eine Kaiserliche oder Taxissche Post, die sich von Hamburg bis Ostfriesland erstreckte. Der Fürst von Taxis, als Reichs-General-Erb-Postmeister von Deutschland, aufgeregt von dem Eingriff des Kurfürsten in sein Reichs-Postregal, reichte zwar Einsprüche bei dem Kaiser Leopold I. und dem Reichs-Hofrath ein und bewirkte Pönal-Mandate gegen den Baring in Bremen. Da dieser in seinem zweifachen Amte, als Stadt- und als Kurbrandenburgischer Postmeister, von jenen Kaiserlichen Verboten keine Kenntniß nehmen wollte: so blieben die Strafurthel ohne Wirkung und die Kurfürstliche Post unter der Benennung: Feldpost, im Gange.

Auch eine fahrende Post auf eben der Straße ward zu Stande gebracht. Der Kurhannöverische Boten- (Post-) meister Johann Heinrich Brehmer in Bremen hatte für seine Rechnung, ohne Erlaubniß des Magistrats, jedoch mit Einwilligung seines Obern, des Erb-General-Postmeisters, Grafen von Platen in Hannover — statt der Botenpost nach Minden — seit dem 8. Februar 1689 eine fahrende Post in Gang gebracht, auch bald nachher den Kurbrandenburgischen Postmeister Schröder in Minden zum Theilhaber angenommen. Das Fuhrwerk, ein vierspänniger Leiterwagen mit 9 Sitzplätzen, wurde durch Bauern-Vorspann fortgebracht.

Zehn Jahr nachher, den 18. August 1699, nahm der Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg (Friedrich I. König von Preussen seit 1701) diese Posten an sich, weil sie als Privat-Anstalt dem landesherrlichen Regale entgegen stand. Eben darum wurde auch der Stifter dieser fahrenden Post, jener Brehmer, von der Theilnahme ausgeschlossen, und die Abfertigung dem neuen Stadt-Postmeister Risselmann in Bremen übertragen.

Das Reichspost-Generalat, aufmerksam auf den Wachsthum des nun Preussischen Postwesens, richtete 1702 seine Verfolgung gegen den Magistrat in Bremen, als eine dem Kaiser und Reich untergeordnete Behörde. Besonders beschwerte sich der Fürst von Taxis, daß seinen Posten die Briefe nach und aus Ostfriesland dadurch entzogen würden, daß die dortigen Landstände, in der Streitsache mit dem nun volljährigen Landesherrn, ihre an den Kaiserlichen Hof gerichtete Schreiben unter Einschluß (Couvert) an den Preussischen, zugleich Stadt-Postmeister schickten, dieser das Weitersenden besorge, das Porto vorschieße, und — was ganz ungewöhnlich sey — sich die jährliche Erstattung seiner Porto-Auslage gefallen lasse.

Der Magistrat erbat den Beistand des Königs von Preussen, der ungesäumt in einem Schreiben vom 30. April 1703 dem Reichs-Hofrath in Wien gar deutlich zu Gemüth führte, daß,

nach der Urkunde Ferdinands II. vom 5. Julius 1624 und dem Gutachten des Kurfürsten-Collegiums vom 12. Januar 1637 z), die Reichsstadt Bremen allerdings die unbeschränkte Befugniß habe, ihr Postrecht geltend zu machen. Da gegen diese Erörterung nichts einzuwenden war, so hob der Reichs-Hofrath die schon verfügte Reichs-Execution auf.

Diese Preussischen reitenden und fahrenden Posten verblieben mit einigen Verbesserungen bis 1806, wo bekanntlich das Napoleonische Eroberungs-System alle Verfassungen und Anstalten theils ummodelte, theils ganz auflösete, und die milden Kaiserlich-Französischen Grundsätze und Einrichtungen durch sanftmüthige Sur- und Sous-Intendanten und friedsinnige Gensdarmen dem unterjochten Nord-Deutschland zur freiwilligen Befolgung aufgedrungen wurden.

Die Provinz Hoya ist bekanntlich mit den Kurhessischen Enclaven — laut den Friedensschlüssen und Verträgen — mithin auch der Cours jetzt unter Königlicher Hannöverschen Hoheit.

---

## §. 22.

## Hauder-Extrapost-Cours.

Vor etwa vierhundert Jahren trat Leipzig auch dem großen Handels-Verein bei, der sich schon zwei Jahrhunderte früher in Hamburg und Lübeck zuerst ausgebildet hatte. Die Waarensendungen nach Leipzig, ganz Sachsen und Böhmen wurden oft so bedeutend, daß zuweilen die Frachten liegen bleiben mußten. Die

---

z) Wörtlich: „daß an allen Orten, wo keine ordinari (nämlich Taxis'sche) „Posten durchgehen oder angestellt seyen, die Anordnung der reitenden oder „zu Fuß gehenden Boten der Städte billich zugelaßen vndt denen Ständen selbst durch deren territoria solche Anortnungen zue machen, kraft „ihrer regalien, damit sie vom Reiche belehnt, heimzustellen seye" rc. rc.

Elbschifffahrt war damals noch nicht geordnet und erst im Werden, also keine Stellvertreterin vorhanden.

Da verstand sich eine Gesellschafft Fuhrleute, gemeinschaftlich die Frachtgüter von Hamburg über Lüneburg, durch die Altmark nach Magdeburg und Halle zu bringen, auch Reisende in Halbwagen und Kaleschen zu befördern. Dieses Geschäfts wegen nannte man die Unternehmer Land-Gutscher (Kutscher) und Hauderer (Fuhrleute), ihre Wohnorte waren Magdeburg und Halle, der Weg, den sie stets befuhren, hieß der Hauder-Cours.

Brandenburg und Sachsen hatten zwar versucht, als der Reichs-Freiherr von Taxis Stationen und reitende Posten errichtete, auch einen Postcours auf jener Hauderstraße zu veranstalten, aber theils wußten die Fuhrleute-Vereine in Hamburg und Leipzig die Ausführung zu hintertreiben, theils besaßen Kur-Brandenburg und Braunschweig schon eigene Fahrposten nach Hamburg, welche durch eine Communionpost oder einen dritten Mittelweg nur einen Abbruch würden erlitten haben, überdies liegen auf der langen Strecke zwischen Magdeburg und Uelzen nur Dörfer, welche keine Post-Einnahme darbieten. Auch die Landes-Regierungen trugen zum Mißlingen bei, weil sie sich einander keinen Vortheil gönnten und deßhalb stets neue Bedenklichkeiten und Erörterungen in das Ausführen legten.

Die Fracht- und Reise-Fuhrherren wurden in der Folge durch den reichlichen Gewinn und den fast ausschließlich an sie gekommenen Erwerb sehr dreist und herrisch, unternahmen manchen Eingriff in die landesherrlichen Steuer- und Post-Rechte und erhöhten beträchtlich die frühern Zahlungssätze, besonders in den Meßzeiten. Die Beschwerden der Kaufleute und Reisenden mehrten sich, Ordnung und Bestimmung der Pflichten wurden gewünscht.

Kur-Brandenburg trat zuerst mit dem Edict vom 23. December 1698 ins Mittel, und befahl, daß jeder Fuhrmann, der das Güter- und Personen-Fahren auf dem Haudercourse betreibe,

loosen solle, um seine Reihefolge zu bestimmen, sich bei einem dazu angesetzten Commissarius melden, seinen Namen in eine Rolle (Verzeichniß) einschreiben lassen, die Erfüllung der vorgeschriebenen Pflichten eidlich angeloben, das durch den Wagenmeister angesagte Fahren sogleich besorgen und an den Posttagen nur dann Personen und Frachtstücke fortbringen könne und dürfe, wenn die Post nach dem Ort, wohin er fahren wolle, völlig besetzt und beladen, auch 4 Stunden zuvor abgefahren sey.

Jeder Reisende mußte sich bei dem Commissarius melden, der in seiner Wohnung auch die von dem Fuhrmann fortzubringenden Pakete annahm, verzeichnete und in eine Karte (Fracht- und Personen-Zettel) schrieb. Der Fuhrmann in den Städten erhielt 6 Groschen, der auf dem Lande 4 Groschen für jedes Pferd und jede Meile, die Anzahl der vorzuspannenden Pferde bestimmte der Commissarius. Von jedem Thaler Verdienst entrichtete der Fuhrmann 1 Groschen Abtrag an die Postkasse des ersten Abfahrtsorts. Er durfte die ganze Reise nur mit demselben Gespann zurücklegen, mußte bei seiner Ankunft auf einer Poststation stets bei dem Posthause zuerst vorfahren, keine versiegelten Briefe und postmäßige Pakete (damals unter 20 Pfund wiegend) zur Bestellung mitnehmen, und seine Pferde dem Postmeister zur Besichtigung vorzeigen, um deren Tauglichkeit zu prüfen.

In der Mitte des vorigen Jahrhunderts erhielten diese Fahrten eine neue Bestimmung. Standespersonen und Meß-Reisende hielten es für ehrenrührig, sich mit schlechten Stadt- und Bauerpferden fortbringen zu lassen, und zeitraubend, unterweges auf das Ausruhen und Abfüttern des Gespanns zu warten, sie nahmen daher von Magdeburg aus Extrapost-Pferde bis zur ersten Station, von wo sie mit frischem Gespann bis zum folgenden Umspannungsort weiter fuhren. So entstanden dieser Hauder-Extrapostcours und die Extrapost-Wechsel in Klüden, Quarnebeck und Jübar, welche noch vorhanden sind, um Reisende fortzubringen, die den geraden Weg von Magdeburg nach Hamburg nehmen wollen und eben keine schleunige Beförderung verlangen;

denn zwei Stationen liegen 5—6 Meilen, zwei andre über 3 Meilen von einander entfernt.

---

## §. 23.
## Hamburg-Leipziger Cours über Magdeburg.

Mit der Besitznahme des (säcularisirten) Erzbisthums und Herzogthums Magdeburg (1681) wurde zugleich eine reitende Post von Halle über Magdeburg bis Lenzen veranstaltet, wo sie sich an die durchgehende Berliner Post nach Hamburg anschloß. Bis zu jener Zeit hatte seit Jahrhunderten ein Stadt- oder Kaufmanns-Bote die Briefe und Pakete durch die Altmark, und über Magdeburg nach Leipzig zu Fuß und zu Roß, auch beim Anwachsen der Paketsendungen, zu Wagen besorgt.

Dieser Bote fuhr regelmäßig am Sonnabend Abend von Hamburg ab zu Wasser bis Hoop, von dort mit unterweges wechselndem Gespann und auf einem Bauerwagen, wenn Frachtstücke vorhanden waren, über Lüneburg, Salzwedel, Gardelegen, Magdeburg, Calbe und Landsberg (in Sachsen) nach Leipzig. Hier traf er Mittewoch Abends, auch wohl zuweilen Donnerstag früh ein, verweilte bis zum Sonnabend Abend und kehrte zurück nach Magdeburg, von wo er mit einem städtischen Fuhrmann die Reise bis Hamburg vollendete und hier, wie in Leipzig, Mittewoch Abends, auch Donnerstag früh, eintraf, wenn die Wege schlecht waren. In jenem Landsberg wurde verweilt, um dem von Halle eintreffenden Boten die mitgebrachten Briefe und Päckchen auszuhändigen und die aus Halle dagegen von ihm zu empfangen. Zu welcher Zeit der Bote seine Reise zuerst fahrend verrichtete, ist nirgend bemerkt.

Im J. 1653 entstand der fast siebenjährige Streit zwischen dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm und der Stadt Hamburg über

über den gehinderten, vormals freien Durchgang der uralten Stadt- und Kaufmanns-Botenpost von Hamburg durch Hinterpommern nach Danzig und Königsberg (§. 17. S. 207). Der Magistrat drohete, daß er die Kurbrandenburgische Postanstalt in Hamburg nicht ferner dulden würde, wenn seinem Danziger Boten das freie Durchgehen nicht gestattet werden sollte. Hierauf erklärte der Kurfürst am 30. November 1660, daß, wenn der Senat sich erdreisten möchte, seine Drohung zu erfüllen, sodann der durch die Altmark gehende Leipziger Bote und die Hamburg-Nürnberger Botenfuhre nicht durchgelassen, auch dem Magistrat das Ausüben des Städtischen Post-Regals genommen werden sollte. Der Senat schwieg ob der freundlichen Weisung.

Die Fehde war hiemit abgemacht, die Drohungen wurden nicht ausgeführt und die Brandenburgische Regierung gestattete ferner dem Hamburg-Leipziger Boten das freie Durchfahren; da jedoch der Mann die Warnungen und das Verbot unbeachtet ließ, in des Kurfürsten Gebiet Briefe und Pakete unterweges zu sammeln und abzugeben, ward er an der Gränze zurückgewiesen. Das Hamburger und Leipziger Postamt — als Theilhaber des Gewinns aus jenem Botengange — versuchten zwar das Beibehalten ihres gemeinsamen Erwerbes dadurch zu ertrotzen, daß sie die Postverbindung mit den Kurbrandenburgischen Postämtern aufhoben; aber die Kaufleute in Leipzig schickten ihre Briefe auf die Post in Halle zum Weitersenden mit der weit schnellern Brandenburgischen Post über Magdeburg und Lenzen nach Hamburg, ließen auch ihre Hamburger Briefe von Halle abholen. Der Bote verlor mithin seinen Erwerb, und seine Gänge und Fuhren hörten von selbst auf, als 1680 eine 2 Jahr dauernde Pest ausbrach und die davon heimgesuchten Städte gesperrt wurden.

Um Leipzig und Hamburg dennoch in einer Verbindung zu lassen, ward die Errichtung einer Kurbrandenburgischen fahrenden und reitenden Post von Lenzen (wo die Berlin-Hamburger damals durchgingen), über Magdeburg und Cöthen nach Leipzig in Vorschlag gebracht. Die Unterhandlungen über diese und andre

Postanlagen währten bis 1697, wo der Cours einer fahrenden Post zu Stande kam und zwar von Leipzig bis Cöthen für Kur-Sächsische Rechnung. Sie hatte den Zweck, die Correspondenz und Paket-Sendungen aus dem Norden nach Sachsen, Böhmen und Oesterreich, und gegenseits die aus diesen Staaten nach Hamburg, Lübeck, Holstein und den Nordischen Reichen schnell zu überbringen, weßhalb denn auch die Abgangs- und Ankunftszeit, der Absicht entsprechend, angeordnet wurde. Jeder Theil bezog das Porto hinwärts, folglich jedes Postamt den Betrag des Postgeldes für alle aus seinem Orte abgehenden Reisenden, Briefe und Pakete.

Im Jahr 1707 klagte man schon über die fast unmäßige Befrachtung der Postkutsche und das daraus folgende langsame Befördern, überdies scheuete man die Kosten für einen Beiwagen. Da aber die Reisenden sich weigerten, auf dem hoch und überall bepackten Postwagen obenauf zu sitzen, und den Weg durch das Lüneburgische wählten, bequemte man sich, eine besondre Post als Nebenwagen mitzusenden. Der Zufluß der Postgüter, theils aus Hamburg und Leipzig, theils aus den bedeutenden Zwischen-Oertern, stieg ungemein, denn schon im ersten Jahr der Beiwagenfahrt betrug die reine Einnahme 7007 Thaler preussischer Seits.

Obgleich Leipzig nach einigen Jahren dieser Post die mehresten Sendungen entzog, ganz dem Vertrage entgegen, um seine mit Braunschweig errichtete Communionpost, die Gelbe Kutsche (Kap. 6. §. 2.), zu befrachten: so hatte dies Verfahren nur im Anfange eine nachtheilige Folge. Denn die Hamburger lieferten der Preussischen Post — wegen der sichern, schleunigen und bequemern Beförderung — dennoch den größten Theil so reichlich, daß ihn der Haupt- und der Nebenwagen nicht mehr fassen konnten, und die Mehrfracht schon Abends zuvor, vor dem Thorschluß, auf einem zweiten Nebenwagen bis Magdeburg voraus geschickt werden mußte. Hier wurden sodann die weitergehenden Poststücke von der nachgekommenen Haupt- und der Nebenpost aufgenommen.

sehen, weil in beiden ja das Bestehen der Afterpachtung lag, aus welcher er mit Nutzen zog. Alles ging dabei zu Grunde.

Jeder entdeckte Privatvertrag ward nunmehr streng und scharf bestraft (für jeden Groschen Pachtgeld ein Thaler Strafe) — jedes Fuhr- und Rittgehalt den Kornpreisen des Orts angemessen und mit einigem Gewinn für den Unternehmer festgestellt, — baare Unterstützungen wurden sogleich bewilliget, wo sie Noth thaten, aber auch auf deren bezweckte Anwendung gehalten, — und zugleich Sittlichkeit und strenge Dienstführung der Unter-Beamten, besonders der damals in ganz Deutschland noch rohen Menschenklasse, der Postillone, eingeführt und eingeschärft, auch jede Verletzung des anständigen und des höflichen Betragens ohne Nachsicht oft militärisch gerügt.

Ein dritter Gegenstand — die Klage der Postfahrer und Reisenden über die Schwere, Unbehülflichkeit und das Unbequeme der Postwagen — forderte eine Abhilfe. Der Postchef (damals der erste Staats- und Cabinets-Minister, Graf v. d. Schulenburg-Kehnert) forderte inländische und auswärtige sachkundige und geschickte Männer auf, Modelle und Probewagen einzusenden, keine Kosten wurden gescheuet, selbst mißgeglückte Versuche blieben nicht unbeachtet. Die Schwierigkeit lag in der Befriedigung der Forderung und des Bedürfnisses, daß jeder Wagen für die Reisenden bequem und dennoch zum Fortbringen vieler Postgüter eingerichtet sey.

Aber jeder Probewagen, z. B. die damals so gerühmten Velocifères (Geschwindwagen) des Grafen Chabannes, aus Paris verschrieben und nach Berlin geliefert, entsprach entweder nur dem einen, oder dem andern Theil des Verlangten. Das Zerbrechen der Räder, der Achsen, sogar des Wagenkastens, auf einer nur kurzen Strecke, oft bald nach der ersten Abfahrt, und die unaufhörlichen Schäden unterweges, bewiesen die Untauglichkeit der Probestücke. Man mußte sich daher nur auf einige Verbesserungen und etwas leichte Bauart der alterthümlichen Post-Archen beschränken, die, beim Mangel der Chausseen in jener

Fortbringen der Personen untersagt, in der Folge aber ihnen das Mitnehmen armer Leute für ein geringes Trinkgeld bewilliget.

Jede Postkutsche wurde von einem verantwortlichen Aufseher, Schaffner benannt — jedesmal der Eigenthümer des Gespanns — begleitet, welcher seit 1698 den Post- und Accise-Gesetzen unterworfen war, und den Landeshoheiten, durch deren Gebiet er fuhr, den Eid der Treue und Befolgung der Vorschriften ablegen, auch 400 Thaler Sicherheit leisten mußte. Der Wagen wurde für Kurfürstliche Rechnung zum zweijährigen Gebrauche geliefert, er kostete 216 Thaler, war anfänglich mit Tuch und Wachslinnen bedeckt, seit 1757 mit einem ledernen Verdeck. Zur Ausbesserung erhielt der Schaffner 60, nach 1749 aber 100 Thaler für beide Jahre der Dauer, 100 Thaler jährliches Gehalt, und einen Postmantel, ein Posthorn und Brustschild für den Fuhrknecht.

Jeder Schaffner mußte an den bestimmten Tagen und Stunden abgehen und ankommen, vor der Abfahrt sich im Postamte melden, die ihm zugezählten Poststücke — Geldpakete und Handpäckchen in einem versiegelten Felleisen — in Empfang nehmen und den Werth eines jeden verlornen Stücks ersetzen, unterweges Briefe und Pakete bestellen und annehmen und das Porto dafür berechnen. Das Porto und Personengeld nahmen die Postämter in Empfang, und zwar letzteres mit 2 Thlr. 18 Gr. für die ganze Reise, der Schaffner erhielt 6 Gr. Antheil für jede Person.

In spätern Zeiten wurden mit den Fuhrherren förmliche Contracte errichtet, nach welchen der Unternehmer 8 Personen und 1400 Pfund Fracht mit 8 Pferden fortbringen mußte und dafür, außer dem ihm frei gelieferten Wagen, 14 bis 1600 Thaler Gehalt erhielt.

Seit 1772 hörten diese Postkutschen nach und nach auf, weil das General-Postamt in Berlin die Concessionen aus dem zweifachen Grunde nicht verlängern wollte, daß nämlich diese Postwagen das bürgerliche Gewerbe andrer Fuhrleute beschränkten, indem sie ausschließlich zum Fortbringen der Reisenden und Pa-

kete, gleich den Posten, dienten, und zweitens, daß gerade diese Befugniß auch mit einem wesentlichen Nachtheil für die Postanstalt verbunden war, weil mit jenen Fuhrwerken auch postmäßige Pakete (unter 50 Pfund) befördert wurden, wozu doch eigentlich die Posten vorhanden sind. (Darstell. des Preuss. Postwesens von Matthias, B. I. S. 327, Note *).

---

## §. 25.

## Neuer Cours von Stettin durch die Prigniß nach Hamburg.

Nach dem Tode des letzten Herzogs Gustav Adolph zu Mecklenburg-Güstrow (1695) schlichtete der Reichs-Hofrath in Wien den zweijährigen Erbfolgestreit der Herzoge von Schwerin und Streliß unterm 17. Januar 1697 dadurch, daß er dem Erstern den Besiß von Güstrow, dem Strelißer aber das Fürstenthum Raßeburg, die Herrschaft Stargard und die Commenden (Ordenspfründen oder Güter) Mirow und Nemerow zuerkannte.

Herzog Adolph Friedrich II. in Streliß, erzürnt über diese ungleiche Theilung, bemühete sich in Hamburg persönlich die Herzoge von Holstein und Lüneburg zur Unterstüßung seiner Ansprüche zu bewegen. Um auf seinen Reisen das Schweriner und Güstrower Gebiet zu vermeiden, wählte er den Weg durch die Prigniß bis Perleberg, ließ hier Gespann und Wagen bis zu seiner Rückkunft verweilen, und seßte seine Reise auf der Berliner Hofpost bis Hamburg fort. Die Rückkehr geschah auf dieselbe Weise.

Sein Briefwechsel nach und von Hamburg wurde aus der Residenzstadt Streliß wöchentlich durch 6, zuweilen 8 Reiter, unter dem Namen Einspänner, nachher durch bedungene Bauern, zuleßt durch einen Strelißer Bürger — in einem rothen Livreerock gekleidet und diesen mit dem Herzoglichen Wappenschilde ge-

ziert — zu Pferde über Wittstock und Pritzwalk nach Perleberg gebracht, von wo die Herzoglichen Briefe mit der durchreitenden Berliner Post nach Hamburg weiter gingen. Das Briefpaket aus Hamburg nahm der Wartende in Perleberg in Empfang und brachte dasselbe nach Strelitz, das Porto zwischen Perleberg und Hamburg wurde pünktlich bezahlt.

Der Fürst ließ auch Seefische und andre Eßwaaren aus Hamburg kommen und zwar auf dem geraden Wege über Güstrow. Die Posten im Schwerinschen waren damals noch nicht wohlgeordnet, das Porto unverhältnißmäßig theuer und manches Paket ging auf dem Wege nach Strelitz verloren. Dies Unwesen bewog den Herzog, unterm 16. März 1706, Preussens König, Friedrich I. um die Vergünstigung zu bitten, einen Küchenwagen von Mirow bis Techow (damals eine Preussische Poststation dicht vor Wittstock), und von hier mit frischem Bauervorspann bis Perleberg hin und zurück senden zu dürfen. Es ward zugestanden. Die Fahrt begann den 1. Julius mit drei betagten Rossen, diese von einem jungen Landmann regiert, der in einem rothen Leibrock, jedoch ohne Schild und sonstige Verzierung, seinen Beruf erfüllte.

Aus dieser einmaligen Fahrt in jeder Woche entstand jedoch Ende Julius 1707 — ohne Anfrage beim Preussischen Hofe — eine förmliche fahrende Post zweimal wöchentlich, welche zugleich Reisende, sub titulo: Hofbediente, für ein Billiges von Mirow bis Perleberg hin und her beförderte. Man wunderte sich zwar Anfangs über das Reisen so vieler Herzoglichen Bedienten, die nicht wieder zurückkamen; als man aber diesen Mißbrauch der Güte Preussens und die Verletzung des Königlichen Postregals entdeckte, wurde die Fortdauer jener Art des Herzoglichen Postwesens im diesseitigen Gebiet untersagt, und nur eine solide Durchfahrt, in gleicher Art wie früher einmal wöchentlich, erlaubt.

Auf Befehl des neuen Herzogs Adolph Friedrich III. (seit 1708) erschienen plötzlich Ende März 1712 eine Herzoglich

Man darf zugleich nicht außer Acht lassen, daß die seit 36 Jahren beinahe auf das Doppelte gestiegenen Preise der Bedürfnisse und Betriebskosten eine Ausgleichung mit der Einnahme nöthig machten, in den bisherigen Sätzen aber die Postanstalten stets der verlierende Theil gewesen waren. Denn sie erhielten für das Befördern weniger, als ihnen von jeher nach den wirklichen Orts-Entfernungen gebührt haben würde. Kein Kaufmann und kein Handwerker z. B. wird die Waare oder sein Machwerk für den vor 30 Jahren üblichen Preis ablassen, da Materialien und Arbeitslohn drei-, vier-, wohl fünfmal theurer geworden sind, dasselbe gilt für die Bedürfnisse beim Postwesen, an Wagen, Pferden, Futter, Unterbeamten rc. rc. Ueberdies blieb der Maaßstab aller Portosätze unverändert.

Dies waren damals die vorzüglichsten Einrichtungen, welche ihren wohlthätigen Einfluß auch jetzt noch äußern.

---

## §. 28.

## Besitznahme der Entschädigungs-Provinzen.

Als der Sieg des Consuls Bonaparte bei Marengo (14. Junius 1800) und die vom Feldherrn Moreau gewonnene Schlacht bei Hohenlinden (3. December) der französischen Republik von neuem das Uebergewicht gegen Oesterreich und Rußland errungen hatten, erzwang das Directorium in Paris durch den Friedensschluß zu Luneville vom 9. Februar und 10. März 1801 von Deutschlands Kaiser und dem Reiche die Abtretung aller deutschen Länder auf der linken Rheinseite. Um diese Aneignung den Betheiligten weniger fühlbar zu machen, that jenes Directorium fast gebietend den Vorschlag, die Bisthümer und kleinen geistlichen Besitzungen in Deutschland in weltliche Herrschaften zu verwandeln und diese zu Entschädigungs-Provinzen derjenigen

Der Wechselcours, insonderheit nach England, wandte zwar vielen Speculanten einen beträchtlichen Gewinn zu, bis der Cours mehrere Festigkeit erhielt; aber das Assekuranz- und Versendungs-Geschäft blieben unwichtig wegen des geringen Verkehrs und der noch wenigen Vereine, denn das Zutrauen war verschwunden, und deßhalb mußten die Verbindungen mit großer Vorsicht angeknüpft werden. Die vom berüchtigten Marschall Davoust verübte Wegnahme der Bank in Hamburg (davon das Mehreste für Davousts eigene, der Rest für Frankreichs Rechnung) wirkte drückend auf den Kaufmann, wenn gleich die dort wohnenden Engländer sehr beträchtliche Beiträge zur Wieder-Errichtung der Bank ablieferten und jeder Kaufmann, der eine Summe abschreiben ließ, zuvor baare Contanten oder Silberbarren niederlegen mußte.

Dennoch ist es merkwürdig und beachtenswerth, daß die Post-Einnahme bei der dortigen Preussischen Postanstalt vor allen ihren Amtsgenossinnen daselbst sich am ersten, am ergiebigsten und wachsend zeigte.

Jener gefürchtete Davoust, Napoleons Getreuester und darum Gouverneur der drei ergiebigen Seestädte, hatte, nach dem Sturz des Kaiserreichs, auf Befehl des Prinz-Regenten, Grafen von Artois, das schrecklich geführte Gouvernement in Hamburg am 11. Mai 1814 an den Divisions-General Gérard übergeben müssen, und als auch dieser nach einigen Tagen mit der Besatzung die Stadt verließ, übernahm der Magistrat vorläufig am 26. die Verwaltung nach alter Form und Sitte. Am 28. traf schon der Preussische Ober-Post-Commissarius Frederking aus Lenzen in Hamburg ein, um im Stillen mit dem zwei Tage früher vorausgegangenen Postbeamten Kennler Vorbereitungen zu treffen.

Am Pfingstdienstage den 31. Mai Mittags, gleich nach dem feierlichen Einzuge des russischen Generals en Chef, Grafen Bennigsen, mit dem Armee-Corps, ward das Preussische Post-Comtoir geöffnet, also die Erste aller dortigen Post-Anstalten,

welche wieder hergestellt worden war, und zum Erstaunen aller Einwohner, schon an demselben Tage die erste reitende Post mit Briefen nach allen Weltgegenden hin abfertigte. Mitternachts 12 Uhr kamen durch den Raths- und Bürger-Beschluß vom 27. Hamburgs eigene Gesetze und rechtliche Gewohnheiten wieder in Kraft und am folgenden Morgen, den 1. Junius das Stadt-Postamt im alten Posthause in neue Thätigkeit. Die übrigen auswärtigen Postämter verkündeten ihr Daseyn später und nach und nach.

---

## C. Preussische Postgeschichte bis 1821.

---

### §. 27.

### Schluß des vorigen und Anfang des jetzigen Jahrhunderts. Verbesserungen.

Mit dem Schlusse des vorigen und dem Anfange des jetzigen Jahrhunderts trat eine fast gänzliche Umformung des Preussischen Postwesens in der Verbesserung seiner Haupt-Bestandtheile ein. Sie betraf insonderheit einige der wesentlichen Gegenstände, welche längst der Vorwurf des Bedürfnisses, der laute Wunsch der Reisenden und Posthalter gewesen waren.

**Der erste Punkt** enthielt die Bestimmung der Stations-Entfernungen, oder die **Meilenzahl** auf den großen Poststraßen, damit der Reisende wußte, wie viel er zu zahlen hatte, und der Posthalter, wie viel ihm gebührte. Beide bis dahin stets streitige Sätze wurden nun durch die **geometrische Vermessung** der Hauptwege geschlichtet und dadurch jedem Theil die Gränze der Gebühren und des Forderns bestimmt. Es wurden in den Jahren 1800 und 1801 überhaupt 2279½ Meile-Weges vermessen

ten Rheinseite, und Neufchatel, um mit solchen theils einen deutschen Fürsten zu erzwungenem Beistand und fernerer Hilfe an sich zu fesseln, theils seinen Haupt-Feldherrn, den Reichsmarschall Berthier, mit dem Fürstentitel und dem kleinen Ländchen Neufchatel zu belohnen.

Aber in derselben Zeit, als Napoleon dem Könige den Besitz Hannovers feierlich zuerkannte, dasselbe übergeben ließ und als des Königs unbestreitbares Eigenthum verbürgte, in derselben Zeit unterhandelte er zugleich im Geheim mit England über die Zurückgabe jenes Kurfürstenthums und versprach bündigst die Ueberlieferung.

So durch ein Trugbündniß festgehalten, durch lockende Vorspiegelungen und Betheuerung gewonnen, durch den Ländertausch gesichert, durfte der König nicht als Beistand und Vermittler des zum Krieg gereizten Oesterreichs auftreten, das nach kurzen blutigen Kämpfen, von Napoleons Heeresmacht und dem Verlust der Kaiserstadt hart bedrängt, am 26. December 1805 zu Preßburg einen dem ganzen Oesterreich höchst nachtheiligen Frieden einging. Denn die zerstückelten Staaten Deutschlands gewährten einander keinen Schutz. Ordnung und Einklang in den Absichten, gemeinsames Handeln und gegenseitige Bündnißtreue bestanden nirgend, jeder Beistand mußte mithin ohnmächtig in seiner Wirkung bleiben. Wohlthuend ward dieser Friede nur den Gehilfen Napoleons. Dieser stiftete die Königreiche Baiern und Würtemberg und verlieh dem Großherzog von Baden die Souverainität, aber erschütterte zugleich die Grundfesten des über tausend Jahr alten deutschen Reichs.

Nicht lange währte Preussens Wohlstand und ruhiger Besitz Hannovers, denn als dasselbe am 1. April 1806 zu einer Preussischen Provinz erklärt worden war und die Umänderung der Landesbehörden und mit diesen auch der Postanstalten vorgenommen werden sollte, enthüllte Napoleon seinen Trug.

Vor Deutschlands Kaiser nun völlig gesichert, mußten auch Preussens Macht und Kräfte geschwächt, wo möglich, das ganze

Reich

Reich vernichtet werden. Jenem Preßburger Frieden zufolge, sollten die Französischen Heere sogleich Deutschland verlassen, aber dieser Zusage entgegen, verstärkte Napoleon seine in Deutschland fortwährend gebliebene Armee-Corps und ließ in Paris durch die ministerielle Zeitung: der Publiciste, den 16. September 1806 mit den entehrendsten Verläumdungen und Lügen, die Rechtmäßigkeit eines Krieges gegen Preussen erklären, indem an demselben Tage und nachher die Kaiserlichen Kabinets-Minister in Paris dem dortigen Preussischen Gesandten und dem Kabinets-Ministerium in Berlin die Betheuerungen einer unverbrüchlichen Fortdauer des Friedens und der Verträge mit Preussen aussprachen, die Zeitungs-Artikel für gehaltlos ausgaben und — auf erneuerte gewichtige Anfragen des Gesandten schwiegen. Die Französischen Heere waren schon im Marsch gegen Preussens Staaten.

Der König, nun überzeugt von den Absichten, verlangte den Rückmarsch der Französischen Armeen, das ungestörte Bestehen des sich bildenden Nordischen Bundes als Gegengewicht des Rheinbundes (s. Deutschland), und eine Unterhandlung, um alle streitigen Gegenstände auszugleichen. Der Termin verstrich, keine Erklärung erfolgte, die französischen Corps rückten weiter vor.

Preussen, gezwungen durch das Nicht-Erfüllen und Brechen der feierlichsten Zusagen Napoleons, durch die verhöhnende Heuchelei in allen Freundschafts-Versicherungen und durch die frivolsten Vorwände des Französischen Ministeriums belogen und hintergangen, verlassen und allein stehend, begann, laut Krieges-Manifests vom 9. October 1806, den Kampf gegen den wort- und bundbrüchigen Kaiser der Franzosen. Aber fünf Tage nachher, am 14. October, in der Schlacht bei Jena und Auerstädt, mußte Preussens Monarch der ränkevollen, treulosen Politik, dem Verrath, der Uebermacht des Siegers, der mit diesem verbündeten deutschen Fürsten und dem Verhängniß weichen. Alle Länder jenseit der Elbe gingen sogleich verloren, die wehrlose Mark, der Friede, der Wohlstand und das Glück der Unterwor-

senen waren nun dem Welt-Eroberer Preis gegeben, Preussens Macht erschüttert und geschwächt, mit ihr stürzte der wankende Deutsche Staat völlig zusammen.

---

Die aus Frankreich einströmenden Machthaber, Grands-Receveurs und Tondeurs, Commissaires ordonnateurs en Chef und Grands Sappeurs, die General-Payeurs und Intendanten mit einem Heer von Inspecteurs und Attachés, allerlei Glaubens und Nationen, auch was sonst darbend und erwerblos das stets vergötterte, geliebte Vaterland freudig verließ, kein Deutsch verstand und lernen mochte, nur sich begütern wollte und tägliche köstliche Nahrung begehrte a) — diese Würdigen veränderten in ihrer Sprache, nach ihrer Weise und ganz im Sinn und Willen ihres Gewaltigen, alle vorgefundenen Einrichtungen, mithin auch manche Post-Anstalten. Sie erleichterten nach Kräften in allen undeutschen Formen das Land durch freiwillige Zwangs-Anleihen und Contributionen, freie Feste zum Preise des Grand Capitaine du monde b), durch viele von der Polizei sehr dringend empfohlne Erleuchtungen wegen erlogener Siege,

---

a) Sogar Kaufleute aus Marseille, Lyon, Bordeaux ꝛc. ꝛc., deren Handel und Haushaltung, Kraft der Continental-Sperre, sehr bedenklich kränkelten und auf elendem Fußwerk standen — diese Mißgestimmten verschmäheten nicht, als Directeurs und Employés in den unzähligen Bureaux und allen Orten zu figuriren, wo Glieder ihrer großen Nation wie im Eigenthum walteten. Sie ließen sich mit Preußischem Metallgelde — anderes coursirte nicht — besolden, nahmen gewaltsam mit 3 auch 4 Gerichten und ausreichenden Weinsorten vorlieb, machten viel Gaukelspiel und Rühmens vom Reichthum ihres Hauses, und sandten, bei freier Kost und Wohnung in unserm Lande, das wohlerworbene Baare nebst einigen geschenkt erhaltenen Cadeaux, zum längst ersehnten Unterhalt der Ihrigen heim.

b) So benannte Marschall Davoust seinen Kaiser, beim Einzuge in Berlin am Cottbuser Thore.

und durch Lieferungen mannichfacher Bedürfnisse für die Armee, und für die Tafel- und stillen Freuden der Glücklichen, alles auf der Städte Kosten. Besonders sorgten sie mit unermüdlichem Spähergeist und einer wundersamen Forschungsgabe, daß nirgend ausstehende Reste, und in den Kassen nie baare Bestände blieben. Alles floß zu den Total-Einkünften des Zwingherrn und seiner Anhänger, die zugleich per fas et nefas Theilnehmer waren c).

Nur kümmerlich erhielt sich das Postwesen in den Marken und übrigen Provinzen, trotz des Schwalls der Bordereaux und Resumées und der milden Anfeuerungen der Post-Obern, namentlich des General-Intendanten Grafen Daru, der nur von Millionen sprach und dem nur von Milliarden träumte. Ihre weise Vorsicht, erst nach zwei—bis dreimonatlichem Controlliren und Subtrahiren die spärlichen Fuhr- und Beipferdegelder für den längst verflossenen Monat in Scheidemünze anzuweisen, bewirkte eben so wenig eine Vermehrung der Post-Einkünfte, als daß die Postgelder nur in Courant und in Gold bezahlt und auch die letzten Groschen wöchentlich an die französische Hauptkasse abgeliefert werden mußten.

Dennoch waltete das in Berlin zurückgebliebene Collegium der Geheimen Posträthe nach alter Weise fort, unter der Aufsicht, dem Hohn und Trotz und Druck seiner gallischen übermüthigen Oberhäupter, (Barb-ère, Campan, Hilpert und Genossen). Es verhüthete die Portovertheurung und sorgte mit Umsicht und Kunde der Verhältnisse für die Posthalter und das

c) Ueberhaupt lernte man schon in den ersten Tagen erkennen, daß die Absicht des Weltbezwingers und seiner Militär- und Civil-Gehilfen eigentlich auf die Preussischen Gold- und Silbermünzen gerichtet war, um solche theils für des Kaisers, theils für eigene Rechnung in Paris umprägen zu lassen. Sonst wurde — außer dem Fordern, Nehmen, Einquartieren, freien Beköstigen, Spioniren und Verhaften — es nicht so streng genommen. Alles die Folgen der Bekehrungs-Methode des einzigen Mannes, der Europa sein Eigenthum nennen wollte, und dennoch die Riesensäule auf Boulogne's Höhen nicht vollenden lassen konnte.

Gemeinwohl des Postwesens. Die wackern Männer gingen nicht auf den Lieblingsplan der großen Nation ein, Gold und Courant immerfort herbeizuschaffen, und dabei nicht auf die Art des Nehmens und Erwerbes zu sehen. Eben darum war auch kein andrer Verlust in der Einnahme zu befürchten, als der, den die Continentalsperre und die Verminderung des Briefwechsels mit den nun getrennten Ländertheilen von selbst mit sich führten.

---

## Preussens Rettung.

Als nach schmachvoll durchlebten sieben Jahren Moskau's Brand und die blutigen Ermahnungen auf Rußlands Schneefeldern den frechen Trotz, den Wahn und schonungslosen Uebermuth des Gründers einer Weltmonarchie fast bis zur Vernichtung gedämpft, er sein zagendes zerstreutes Heer um Mitternacht vor dem 27. November 1822 in der unglücklichen Schlacht an der Beresina, heimlich verlassen und in Polnischer Judentracht verkleidet, unter der Obhut seines getreuen Ober-Stallmeisters Caulincourt, sich nach Paris geflüchtet hatte, — da schlug für Preussen die Stunde der Erlösung.

Sie schallte laut und gewaltig durch alle Staaten Preussens am 3. Februar 1813 in des Monarchen Aufruf:

An mein Volk! und in dem dreieinigen Gedanken:
Mit Gott für König und Vaterland!

Sie war gekommen die Zeit der Kraft, zu vergelten den Eid- und Wortbruch, die Verhöhnung und das Elend. Sie zeigte sich in der nun lauten innigsten Verehrung des hochherzigen Monarchen, in der unwandelbaren Liebe aller Redlichen und Treuen zu ihrem so hart geprüften, so grausam tief gekränkten edlen Könige, wie sie in keinem Lande jemals erwachte, und sich wie Gottes Stimme, in dem Herbeieilen der muthvollen begeisterten Schlagfertigen und freiwilligen Kämpfer verkündigte. Der

Rächer erschien in der verworrenen Flucht aller bereichert und übersatt gewordenen Bedrücker und Gehilfen, die sämmtlich in der peinigenden angstvollen Bedrängniß ihre Resumés, Registres und — National-Ehre im Stiche ließen. Mit den Entflohenen verschwanden alle ihre löblichen Einrichtungen und Verwaltungszweige, die Herrschaft der Fremdlinge hatte geendet.

Die letzte Schlacht bei la belle Alliance und Waterloo am 18. Junius 1815 — aus welcher der Meineidige, von Rußland und allen deutschen Fürsten Geächtete, noch im Getümmel durch eine vierte Flucht entwich d) — entschied auf immer. Sie zertrümmerte die Macht Napoleons und seine Regentschaft über die von ihm gebildeten Königreiche Spanien, Italien, Neapel und Westphalen, mit den Rheinbundfürsten allesammt ihm unterthänig.

Die Freiheit Deutschlands war erkämpft, und in dem Frieden zu Paris am 20. November erhielt das uralte Reich zum Theil die Länder zurück, welche 1790 demselben zugehörten. Die Fürsten kehrten heim in ihre angestammten Reiche, mit ihnen zwar auch das Postwesen voriger Zeit, jedoch ward dies nachher vielfach abgeändert, zufolge der anders gestalteten Staaten-Verhältnisse und des Aufhörens der vormaligen Reichsverwaltung.

---

d) Fünfmal rettete der Universal-Monarch sein dem verheißenen ewigen Frieden und seiner persönlichen Erhaltung geweihetes Leben.

Das erste Mal segelte er am 23. August 1799 — in der Stille — unter der sichern englischen Flagge aus Aegypten nach Frejus, (auf der Küste der Provence, wo er am 15. October landete,) und dem General Kleber in Aegypten überließ, den zurückgelassenen trübseligen Ueberrest der unüberwindlichen großen Armee des Orients aus der Patsche zu ziehen. Ein Glück, daß unterweges ihm kein englisches Kriegsschiff begegnete.

Als Nummer Zwei entfernte sich der Furchtbare Ende Januars 1809 flugs aus Spanien, weil, seiner ausgesprengten Rede

Gemeinwohl des Postwesens. Die wackern Männer gingen nicht auf den Lieblingsplan der großen Nation ein, Gold und Courant immerfort herbeizuschaffen, und dabei nicht auf die Art des Nehmens und Erwerbes zu sehen. Eben darum war auch kein anderer Verlust in der Einnahme zu befürchten, als der, den die Continentalsperre und die Verminderung des Briefwechsels mit den nun getrennten Ländertheilen von selbst mit sich führten.

---

## Preussens Rettung.

Als nach schmachvoll durchlebten sieben Jahren Moskau's Brand und die blutigen Ermahnungen auf Rußlands Schneefeldern den frechen Trotz, den Wahn und schonungslosen Uebermuth des Gründers einer Weltmonarchie fast bis zur Vernichtung gedämpft, er sein zagendes zerstreutes Heer um Mitternacht vor dem 27. November 1822 in der unglücklichen Schlacht an der Beresina, heimlich verlassen und in Polnischer Judentracht verkleidet, unter der Obhut seines getreuen Ober-Stallmeisters Caulincourt, sich nach Paris geflüchtet hatte, — da schlug für Preussen die **Stunde der Erlösung**.

Sie schallte laut und gewaltig durch alle Staaten Preussens am 3. Februar 1813 in des Monarchen Aufruf:

**An mein Volk!** und in dem dreieinigen Gedanken:
Mit **Gott** für **König** und **Vaterland!**

Sie war gekommen die Zeit der Kraft, zu vergelten den Eid- und Wortbruch, die Verhöhnung und das Elend. Sie zeigte sich in der nun lauten innigsten Verehrung des hochherzigen Monarchen, in der unwandelbaren Liebe aller Redlichen und Treuen zu ihrem so hart geprüften, so grausam tief gekränkten edlen Könige, wie sie in keinem Lande jemals erwachte, und sich wie Gottes Stimme, in dem Herbeieilen der muthvollen begeisterten Schlagfertigen und freiwilligen Kämpfer verkündigte. Der

Rächer erschien in der verworrenen Flucht aller bereichert und übersatt gewordenen Bedrücker und Gehilfen, die sämmtlich in der peinigenden angstvollen Bedrängniß ihre Resumés, Registres und — National-Ehre im Stiche ließen. Mit den Entflohenen verschwanden alle ihre löblichen Einrichtungen und Verwaltungszweige, die Herrschaft der Fremdlinge hatte geendet.

Die letzte Schlacht bei la belle Alliance und Waterloo am 18. Junius 1815 — aus welcher der Meineidige, von Rußland und allen deutschen Fürsten Geächtete, noch im Getümmel durch eine vierte Flucht entwich d) — entschied auf immer. Sie zertrümmerte die Macht Napoleons und seine Regentschaft über die von ihm gebildeten Königreiche Spanien, Italien, Neapel und Westphalen, mit den Rheinbundfürsten allesammt ihm unterthänig.

Die Freiheit Deutschlands war erkämpft, und in dem Frieden zu Paris am 20. November erhielt das uralte Reich zum Theil die Länder zurück, welche 1790 demselben zugehörten. Die Fürsten kehrten heim in ihre angestammten Reiche, mit ihnen zwar auch das Postwesen voriger Zeit, jedoch ward dies nachher vielfach abgeändert, zufolge der anders gestalteten Staaten-Verhältnisse und des Aufhörens der vormaligen Reichsverwaltung.

---

d) Fünfmal rettete der Universal-Monarch sein dem verheißenen ewigen Frieden und seiner persönlichen Erhaltung geweihetes Leben.

Das erste Mal segelte er am 23. August 1799 — in der Stille — unter der sichern englischen Flagge aus Aegypten nach Frejus, (auf der Küste der Provence, wo er am 15. October landete,) und dem General Kleber in Aegypten überließ, den zurückgelassenen trübseligen Ueberrest der unüberwindlichen großen Armee des Orients aus der Patsche zu ziehen. Ein Glück, daß unterweges ihm kein englisches Kriegsschiff begegnete.

Als Nummer Zwei entfernte sich der Furchtbare Ende Januars 1809 flugs aus Spanien, weil, seiner ausgesprengten Rede

nach, ihn die große Nation zurück berief, die gar nicht daran dachte, eigentlich aber, weil Spaniens coupirtes Terrain und die überall umherschwärmenden mordsüchtigen Guerilla's dem Wachsthum seiner Lorbeeren ungünstig blieben.

Als Dritten Fall, (den rühmlichsten) entwich der Unverzagte um Mitternacht vor dem 27. November 1812 (dem zweiten Unglückstage des Ueberganges über die Beresina) freiwillig aus Rußland, und zwar — um unterweges alles Aufsehen, Gepränge und die lästigen Bewillkommnungsreden zu vermeiden — als polnischer Schacherjude verkleidet mit seinem anhänglichen Caulincourt. Dieser Abstecher geschahe blos wegen des Mißglückens einer Flankenbewegung nach Petersburg, aus Wehmuth wegen des unverschuldeten Verhungerns seiner zurückfliehenden gedörrten und halb erfrornen Braven in den beeiseten Wäldern, unheimlichen Morästen und Fußtief beschneieten Bivouacs, auch wegen des unleidlichen Kanonirens der nacheilenden Russen und der ewigen nächtlichen Störungen durch die Kosaken.

Eben so als Nummer Vier am 18. Junius 1815 bei la belle Alliance und Waterloo, wo er noch in der Schlacht, wegen des ihm nicht geahnten Zuspruchs des Preussischen Generals von Bülow, den Karrn stecken ließ, am 21. Morgens als Erster Flüchtling in seiner guten Stadt Paris das in der Kathedrale zu voreilig angestimmte Te Deum aus Gründen persönlich absagte, und Fouche's wohlgemeinten Rath empfing, nun als Privatus auf den geknickten Lorbeerreisern auszuruhen.

Zuletzt, am glorreichsten,

als Fünfte übereilte Reise, die nach Rochefort, von wo der Gemüthvolle, nach einigem Umhertreiben, ohne sonst üblichen Lärm und gewohntes Großthun nach Amerika überschiffen wollte, die dortigen Staaten zu beglücken — aber bekanntlich am 15. Julius 1815 — zum Jubel des gesammten Schiffsvolks — das englische Kriegsschiff Bellerophon in höchster Galla, Chapeau-bas, in Schuhen und seidenen Strümpfen, gleich einem Solotänzer, freudig

und behend hinauf hüpfte, (wie alle Zeitungen damals belobten) und freie Kost und Wohnung nahm.

Somit vollendete der Unvergeßliche — alle irdischen europäischen Güter froh verlassend — seine Heldenlaufbahn auf Großbritanniens entferntem Eilande, dem freundlichen St. Helena, wo er, wie von ganz England, nur General Bonaparte betitelt wurde. Er entschlief — zur Ersparung der Bewachungs Kosten — den 5. Mai 1821 am Magenkrebs. Sein etwas beengtes Schlafgemach und sein Gesellschafts-Zimmer bewohnen jetzt hochbetagte, lebensmüde Rosse, seine zum Theil verfallne Ruhestatt umgeben trauernde, sehr invalide Thränenweiden. Dort modern nun die Gebeine eines Hochbeglückten, dessen Freudensalven einst vom Ganges bis zum Tajo erschallen sollten und der in mancher Verzückung Amerika und England sich unterworfen dachte.

---

## D. Neuer Zeitraum des Preussischen Postwesens von 1821 an.

---

### §. 30.

### Jetzige Post-Anstalten.

Der Rang des Preussischen Postwesens beruht in der seit dem 18. Junius 1821 bestehenden neuen Verfassung und seinen jetzigen Einrichtungen.

Diese Anstalten (hier mit Erläuterungen für den Nichtkenner) werden abgetheilt in

#### 1. reitende Posten,

so genannt, wenn das ganze Jahr hindurch, an gewissen Tagen und Stunden, ein von der Postbehörde verpflichteter Mann als Postillon — entweder selbst als Unternehmer, oder im Solde

seines Brodherrn — das Brief-Felleisen, gegen einen bestimmten monatlichen oder vierteljährlichen Lohn, auf einem und demselben Wege — Poststraße genannt — zu Pferde, oder wegen der Schwere des Felleisens, auf einer kleinen ein- auch zweispännigen Kalesche fahrend, auf den zunächst folgenden Post- oder Pferdewechsel (Station) bringt; wenn ferner von dieser Station das Felleisen mit den weitergehenden und den in diesem Ort hinzugekommenen Briefen, von einem andern Postillon auf einem frischen Pferde, oder auf einer andern Kalesche, weiter auf die nächstfolgende Station und so fort und fort nach vorgeschriebener Stundenzeit befördert wird.

Zur Bezeichnung der Dienstausübung ist der Postillon mit einem Dienst (Post-) rock bekleidet und führt das Posthorn — jetzt eine Posttrompete, — um durch das Blasen auf derselben seine Gegenwart anzukündigen. Eine Leibbinde (Schärpe), ein Hut- und ein Armschild bezeichnen zugleich seine Amtsverrichtung.

Die reitenden Posten sind zwar nur zum Fortbringen der sogenannten einfachen Briefe bestimmt, sie werden jedoch auch zum Mitnehmen der Zeitungen, Flugschriften, schweren Briefe rc. rc. benutzt, wenn die Absender der letztern dies ausdrücklich verlangen und das höhere Porto entrichten.

Die reitenden Posten sind zwar die wichtigsten für den Kaufmann, die gewinnreichsten für die Staatskasse und die wohlfeilsten in der Unterhaltung oder den Betriebskosten, aber, als ankommend und abgehend, in der Post-Expedition die schwierigsten.

In den großen Haupt- und Handelstädten sind eine beträchtliche Anzahl Beamten vom Augenblick der Ankunft einer reitenden Post an, mit dem Aussortiren der Briefe — oft sind es tausende — beschäftiget, damit z. B. bei der Masse der Kaufleute wie in Hamburg, Leipzig, Berlin, Danzig, Frankfurt a. M. rc. rc. kein Verwechseln entstehe, wo viele Empfänger einen gleichlautenden Namen führen, sich nur durch die Vornamen unterscheiden, oder auch bei Mehreren diese entweder gleich, oder nur versetzt sind.

An den Haupt-Börsetagen ist jeder Kaufmann mit Geschäften überhäuft, er besieht daher sehr oft die Brief-Aufschrift nicht genau und öffnet das Schreiben; ist der Inhalt nicht für ihn, so wird er unwillig auf die Post-Anstalt, von der er die schleunigste Besorgung und zwar ohne Fehl begehrt und keine Uebereilung gestatten will, wenn in einer Stunde 2 — 3 tausend Briefe und mehr in den Karten abzustreichen, zu sortiren und auszutheilen sind. Der rechte Empfänger erhält folglich den Brief später und theilt den Unwillen und die Schmähungen über die Unordnung und Nachläßigkeit der Postbeamten, welche Jeden zuerst befriedigen, alles schleunigst besorgen, auch keine Uebereilung, kein Versehen bei vielen tausend Briefen begehen sollen, besonders wenn noch andre reitende Posten bald nach einander eintreffen. Der Kaufmann begründet seinen Unmuth mit dem allerdings sehr richtigen Beweis, daß bei der Ordnung in seinen Geschäften, seine drei, fünf und mehr Comtoristen innerhalb 4 und 5 Stunden bei etwa 20 bis 30 Briefen keinen Irrthum verschulden.

2. Ordinäre fahrende Posten

werden diejenigen Posten genannt, wenn Jahr aus und ein, an bestimmten Tagen und Stunden, die vorhandenen Briefe, Gelder, Pakete und Reisenden in einem bedeckten Wagen — verschiedener Form, der Kasten in der Regel auf den Achsen liegend — zwei-, drei- auch vierspännig, stets auf demselben Wege (Poststraße) nach vorgeschriebenem Zeitraum von Station zu Station mit frischen Pferden Tag und Nacht fortgeschafft werden.

Die Führer sind Postillone und in der Postkleidung. Die Aufseher und Gewährleister für die richtige Ablieferung der Postgüter sind die Schirrmeister, auch Conducteure und Schaffner genannt. Das mühseligste Amt beim ganzen Postwesen. Auf den meisten Coursen lebt und wohnt dieser Beamte nur im Postwagen, Haus- und Familienwesen bleiben ihm fast fremd, denn er ist stets unterweges. Kaum hat er 1½ Tag Ruhe in seiner

Klause, oder ist am Endpunkt seiner Coursstrecke, so beginnt er den Rückweg, oft 30 Meilen in 26 Stunden, und empfängt und liefert Briefpakete und Poststücke auf 15, 20 Stationen ab. Keine Jahrszeit und Finsterniß, kein Sturm und Gewitter halten den Gang der Posten, mithin auch sein Reisen auf. Der einzige Lohn eines Schirrmeisters für sein entbehrungsvolles Leben ist Menschenkenntniß, die macht er und muß sie machen wider seinen Willen. Der Unmuth und die anzüglichen Urtheile der Passagiere über harte Sitzbänke, beschränkte Plätze, Wagenstöße und gräuliche Wege, an denen der Arme doch keinesweges Schuld hat, sucht er im Anfange seiner Amtsführung durch Beipflichten und allerlei Tröstungen zu beschwichtigen, bei zunehmenden Jahren aber die Witze und Stachelreden der Mißmüthigen schweigsam im angewöhnten Schlummer vorüber gehen zu lassen. Angekommen auf der Station, wo Reisende sich trennen oder verbleiben, greift Jeder nach seinem Gepäck, höchst selten in die Tasche, um dem Geplagten und Erwartungsvollen ein baares Andenken zu einem Labetrunk zu reichen. Man lese nur Dr. Leßmanns Nacht der Angst, um zu sehen, wie einem solchen Trostlosen zu Muthe ist.

### 3. Schnellposten, Eilwagen.

Schon im Jahr 1804 wurden verschiedene Versuche angestellt mit der nachgeahmten, vom Grafen de Chabannes in Paris — eigentlich von dessen Begleiter, einem Engländer — erfundenen Gattung Geschwindwagen (Velocifères); aber die ganz eigenthümliche Bauart der künstlichen Axen und Naben, und die Schwierigkeit, das unterweges schadhaft gewordene Räderwerk ausbessern zu können, verstatteten nicht, dies höchst zerbrechliche Fuhrwerk, selbst als Personenwagen, zu benutzen (s. S. 235).

Am 1. April 1819 wurden die jetzigen Schnellposten oder Eilwagen zuerst zwischen Berlin und Magdeburg, und am 1. Julius 1820 zwischen Coblenz und Trier unter dem Namen: Personenwagen, eingeführt, eine Nachahmung der in England ge-

bräuchlichen Mail coaches (Briefpost- und Personenwagen zugleich). Der Kasten ruhet auf Druckfedern, Anfangs 2, nachher 3, jetzt auf den Hauptcoursen vierspännig, zu Sitzplätzen für 3, 6, 8 auch 12 Personen eingerichtet. Mit diesen Schnellposten werden, außer dem Brieffelleisen, auch Personenpost-Reisende, mit einem nicht überall gleich bestimmten Gewicht des freien Gepäcks, und mit der Geschwindigkeit einer reitenden Post befördert.

Die überzähligen Reisenden werden in besondern viersitzigen Wagen (Beichaisen) mitbefördert, der Posthalter jeder Station empfängt das Personengeld der Mitfahrenden für die Hergabe dieses Beiwagens, die Postkasse gewinnt also nichts. Zum Fortschaffen des schwereren Reisegepäcks und der Poststücke dienen die drei- auch vierspännigen Fourgons (Pack- oder Güterwagen), zu zwei auch sechs Sitzplätzen eingerichtet. Diese Packposten werden entweder bei langen Coursen voraus-, oder — wenn der Cours etwa 15 bis 20 Meilen beträgt — nach dem Abgange des Hauptwagens abgefertiget.

Mit diesen Eilwagen werden auch Geldbriefe und kleine Geldpakete, Papiergeld zu jedem Betrage und Handpakete, soviel im Wagen Raum haben, abgesandt. Bei Entfernungen unter 10 Meilen wird das gewöhnliche Porto der fahrenden Post, über 10 Meilen aber noch ein Zuschlag von 50 Procent gerechnet. Schriften bis 16 Loth schwer werden wie Briefe austaxirt, die mehr wiegenden müssen von einer besondern Adresse begleitet seyn, und jenes Briefporto muß ebenfalls mit 50 Procent Zuschlag erhöhet werden.

### 4. Die Personenwagen.

Der zierlich gebaute Kutschkasten liegt auf Druckfedern, das Ganze ist leicht gebauet, zwei- auch dreispännig, zum Fortbringen der Briefe, Gelder bis zu 30 Pfund und Pakete bis 15 Pfund schwer, auch zu 6 Personen mit freien Reisebedürfnissen bis 30 Pfund. Sind mehr als 6 Reisende vorhanden, so werden die

überzähligen in Beichaisen nachgefahren, welche der Posthalter auf jeder Station hergibt und dafür das Personengeld bezieht.

5. Die Diligencen

sind schwerere Kutschen auf Druckfedern, einige auf Riemen ruhend, zwei- auch vierspännig, für 6 bis 8 Reisende eingerichtet, jeder mit 10 Pfund freiem Gepäck, so viel nämlich der innere Raum des Kutschkastens bergen kann. Sie sind ebenfalls, wie alle fahrende Posten, zum Fortschaffen des Brief-Felleisens, der Gelder und Pakete bestimmt.

6. Journalieren.

Eine nette Personen-Postkutsche zwischen zwei Städten mit großen Postämtern, gehend. Der leichte Wagen besteht zugleich als Schnellpost mit 6 Sitzplätzen — zu 3 Personen auf dem Vorder-, ebensoviel auf dem Rücksitze — zwei- auch dreispännig, nur für wenige Reisebedürfnisse, aber für Briefe, kleine Pakete und Gelder bis 50 Thaler im Betrage bestimmt. Diese Journalieren gehen in der Regel täglich, die zwischen Berlin und Potsdam an einem Tage sechsmal hin und her.

7. Kariol-Posten

verbinden auf einer Strecke von wenigen Meilen entweder kleine Städte und Flecken mit der nächsten Postanstalt, oder auch Course. Sie vertreten die Stellen einer reitenden und fahrenden Post mit einem leichten Kariol oder Kaleschwagen, ein- auch zweispännig. Eben deshalb sind sie nur für das Befördern der Briefe, nicht zu schwerer und großer Pakete und Geldsummen — auch nicht der Reisenden — bestimmt und geeignet.

8. Wasserposten, Segel- und Dampfschiffe.

Als Schweden — kraft des Westphälischen Friedensschlusses vom 24. October 1648, Art. X. §. 3 — im folgenden Jahr 1649 Vorpommern in Besitz nahm, ließ es, zur Verbindung beider

durch die Ostsee getrennten Ländertheile, zwischen Stralsund und Ystadt eine regelmäßige Fahrt durch zwei Jachtschiffe oder Paketboote veranstalten, welche Poststücke, Kaufmannsgüter und Reisende von einem Lande zum andern fortbrachten. Die Briefe aus und nach Schweden aber wurden, nach wie vor, mit der reitenden Post über Dänemark nach Hamburg gesandt.

So blieb es bis 1815. Bei Abtretung dieses Vorpommerns an Preussen, laut Traktats zu Wien, v. 7. Junius, Art. 1 u. 2. behielt man vor der Hand die Fahrt der Postjachten bei. Seit 6 Jahren aber gehen in den Sommermonaten (vom Mai bis Ende Octobers) Dampfboote zwischen Greifswald (statt vorher Stralsund) und Ystadt für gemeinschaftliche Rechnung Preussens und Schwedens, der Transport geschieht nach einer bestimmten Post- und Frachttaxe. Ein Reserve-Dampfschiff tritt sogleich in die Stelle eines beschädigten und kann, außer der vollen Equipage, noch 20 Personen mit deren Reisegepäck führen. Sein Flächenraum ist auf dem Verdeck 92 Fuß lang und 26 Fuß breit. Im Winter sind, statt der Dampfschiffe, die Postjachten im Gange.

Zwischen Lübeck und Petersburg gehen monatlich zweimal Dampfschiffe, sie verweilen in Ystadt, um die Reisenden aufzunehmen, welche von dem Preussischen Dampfboot aus Greifswald dorthin zur Weiter-Fahrt nach Rußland gebracht werden, und das Dampfschiff aus Petersburg, um in Ystadt die Reisenden abzusetzen, welche mit dem Preussischen Dampfboot nach Greifswald (und Deutschland) zurückkehren. Die Fahrt zwischen Greifswald und Petersburg dauert vier Tage.

Bis Ende October 1828 ging ein Segelboot als Schiffspost von Anklam auf der Peene und dem großen Haf (Meerbucht) nach der Insel Usedom, zur Verbindung der Städte Usedom und Swinemünde (Seebade-Ort) mit dem festen Lande.

9. Eine Boten- oder Fußpost (Fuß-Postillon)

besteht darin, daß ein vereideter, vom Staate besoldeter Mann, die von der vorgesetzten Postanstalt ihm überlieferten, in einem

verschlossenen Felleisen verwahrten Briefe, Handpäckchen und kleine Geldsummen an die folgende Postanstalt überbringt, die ihm zur Bestellung eingehändigten Briefe, Geldscheine ꝛc. ꝛc. unterweges an die Empfänger gegen Bezahlung des Porto abgibt, und die auf seinem Wege gesammelten Briefe ꝛc. ꝛc. der nächsten Postverwaltung zum Weiterbefördern zustellt. Diese Post-Fußboten verrichten ihren Beruf in einer vorgeschriebenen Amtstracht, an festgesetzten Tagen und Stunden und stets auf demselben Wege.

Einige Botencourse enthalten zwei auch drei auf der Poststraße liegende Postanstalten, bei denen der Fußpostillon die nämlichen Verpflichtungen erfüllt.

Zu dieser Klasse gehören die

**Land-Fußposten, Land-Postbriefträger.**

Vor 1825 war keiner Postanstalt gestattet, sowohl die von den Orts-Einwohnern, als auch von den Bewohnern in der Umgegend aufgegebenen Briefe

> an Einwohner in Flecken, kleinen Städten, einzelnen Landsitzen, Dörfern, Forsthäusern, Mühlen ꝛc. die nicht auf der Poststraße lagen,

zur Bestellung anzunehmen, weil Landboten fehlten, auch war es untersagt, solche Briefe durch die zur Abholung der Briefe sich einfindenden Privatboten an den Bestimmungsort befördern zu lassen.

Besonders fühlbar blieb dieser Mangel in Städten, wo sich Justiz-, Domainenamts- und andre Behörden, Commissarien ꝛc. ꝛc. befanden, welche mit Bewohnern solcher Oerter, wohin keine Posten gingen oder durchkamen, im Schriftwechsel standen und jedesmal Expresse senden mußten.

Die längst gehegten und geäußerten Wünsche wurden lauter, daß die Ober-Postbehörde eine Anordnung zum Bestellen dieser sogenannten Landbriefe (Briefe auf's Land) treffen möge. Die Erfüllung erfolgte in der Annahme eigener Land-Postbriefträger auf einem Postamt; der Versuch entsprach, sie sind jetzt fast in alle Post-Oerter eingeführt worden.

Diese auf Kontrakt angenommenen Land=Fußposten oder Post=Landbriefträger sind vereidet, und verrichten ihr Amt in der Postkleidung. Sie müssen wöchentlich zwei=, auch wohl dreimal in der Umgegend ihres Bezirks oft 3 bis 4 Meilen in der Runde, nicht nur alle mit den Posten angekommenen Landbriefe, Geld= und Handpäckchen, welche die Adressaten nicht im Postamte, oder in der Postverwaltung abholen lassen, sondern auch diejenigen Landbriefe, welche von Bewohnern der Stadt aufgegeben werden, an die auf dem Lande Wohnenden — wohin keine Posten gehen — bestellen. Diese Briefträger sind zugleich verpflichtet, unterweges von den Land=Bewohnern, die mit den Posten abzusendenden Briefe und Handpäckchen gegen das Bestellgeld anzunehmen und im Postamt (Postverwaltung), von dem sie ausgehen, zum Absenden mit den Posten abzuliefern.

Für jeden Brief bis 16 Loth schwer wird ½ Silbergroschen und für die über 16 Loth, und für ein Handpaket 1 Silbergr. Brief=Bestellgeld (nicht Porto) vom Aufgeber dem Fuß=Postboten bezahlt.

10. Extraposten,

daher so benannt, weil die Reisenden zwar nicht in dem Postwagen, sondern (extra, ohne Postwagen) in einem eigenen, oder gemietheten Wagen fahren, aber mit Postpferden und durch Postbeamte befördert werden.

Schon im §. 10 Seite 184 ist von dem Entstehen und der Einrichtung des Extrapostwesens im Preussischen Staat gesprochen worden, daß nämlich im J. 1712 das früher durch Fuhrleute unternommene Relaisweise Fortbringen der Reisenden als eine Schmälerung des Post=Regals und ein Eingriff in das Wesen der Posten: Reisen mit Pferdewechsel, beschränkt worden sey.

Jede Provinz erhielt eine ihren herkömmlichen Gebräuchen anpassende besondre Extrapost=Verordnung. Diese Abweichungen wurden jedoch im J. 1766 abgeschafft, und die damalige Post=

Regie (s. §. 13 Seite 198) führte ein allgemeines Gesetz ein. Dies bestimmt nun den Begriff: Extrapost entscheidend dahin, daß ein Reisender, oder mehrere, nach einem festgesetzten Zahlungssatz von Station zu Station mit frischen (gewechselten) Postpferden, entweder im eigenen, oder in einem zur Reise gemietheten, oder in einem von dem Posthalter jeder Station hergegebenen Wagen, zu jeder von dem Reisenden zu bestimmenden Zeit und nach der vorgeschriebenen Stundenzahl, überall hin befördert werden.

Die Grundsätze und Vorschriften über die Zahl der Reisenden, die zu nehmende Pferdezahl, die Beschaffenheit des Fuhrwerks und Gepäcks, die Stundenzeit unterweges, über die Obliegenheiten der Postbeamten und Befugnisse der Reisenden rc. rc. gehören nicht hieher. Sie stehen in den besondern Verordnungen und amtlichen Postbüchern, und diese sind, wie die Post-Nachrichten, zu Jedermanns Kauf.

Ueber jede Zahlung an Extrapost-, Chaussee-, Brück- und Wegegeld wird ein Empfangschein ertheilt und muß gesetzlich ertheilt werden. In vielen Staaten — auch Deutschlands — versagt man dergleichen Quittungen, und läßt dadurch der Willkühr und Uebertheurung des Posthalters freien Willen, denn gegen dessen Ableugnen fehlt ja der Beweis.

## 11. Couriere c)

sind Reisende — in außerordentlichen Fällen Standespersonen und hohe Staats-Beamte, — welche das vom Monarchen, oder dessen

c) In Frankreich Courrier genannt, und der Name von den zur Unterhandlung des Westphälischen Friedens 1646—1648 in Osnabrück anwesenden Französischen Gesandten: Heinrich von Orleans, Herzog von Longueville, Claudius v. Mesmes, Grafen v. Avaux rc. rc. in Deutschland eingeführt. Diese Couriere sind nicht mit den Courriers der Postwagen (unsern Schirrmeistern, Schaffnern, Conducteurs rc. in Deutschland), oder mit den Grandes Malle-Postes in Frankreich zu verwechseln.

dessen Cabinet, von einem Feldherrn, Staatsminister, Gesandten rc. rc. zur Bestellung empfangene Schreiben, Depeche genannt, selbst überbringen und dem benannten Empfänger persönlich einhändigen müssen. Wenn sie, von einem voran reitenden Postillon begleitet, nicht reiten wollen, erhalten sie auf jeder Station einen leichten halbbedeckten Wagen mit 2 Pferden bespannt und einen Postillon in der Postkleidung zum Führer. Bis gegen 1780 mußten die Couriere reiten, ihnen nahe voraus ein reitender Postillon als Wegweiser und zum Zurückbringen des gebrauchten Courierpferdes.

Vor der Errichtung der Taxisschen und einiger Reichsfürsten Post-Anstalten mußten die von den Regenten und Feldherren rc. rc. abgeschickten Staats-, Eil- oder Sendboten — auch Heerboten genannt, wenn sie von einem Heerführer abgesandt waren — unterweges für ihr Fortkommen selbst sorgen, und wenn ihr Bemühen, Pferde zu erhalten, mißlang, sich an die Stadt- oder Dorf-Obrigkeit wenden und Hilfe suchen.

Als die Taxisschen und Reichsfürsten-Posten sich vervielfältigten und zu deren schleunigerm Befördern Posthaltereien zum Pferdewechseln (Stationen) errichtet wurden, wendeten sich einige, und nach und nach alle Eilboten oder Couriere an die Postverwaltungen, wo stets Pferde zum Dienst und zur Reserve bereit standen, und erhielten die Reitpferde gegen eine höhere Bezahlung der Fuhrgelder.

Das Ganze war also und ist noch jetzt zwar eine Privatsache, aber in Hinsicht der Mitwirkung des Postwesens und dem Herkommen zufolge, ein der Post beigegebener Zubehör (Annexum) durch Verordnungen geregelt. Auch ist das Befördern der Couriere darum unter die Aufsicht der Ober-Postbehörde gestellt, weil die Post-Anstalten ihre Pferde zu einem fremden Dienste — nicht zum Postdienste — hergeben, auch daß Vertheurung, Willkühr und Unordnung verhütet, und Frevel, Anmaßung und Uebertretung der Gesetze bestraft werden.

## 12. Eine Stafette f)

ist die Art der Beförderung, nach welcher auf Jemandes Verlangen und Kosten ein Brief, oder mehrere, auch ein kleines Paket, jedoch nur bis 5 Pfund schwer, in einer wohlversiegelten Brieftasche (Ränzel) verwahrt, außer den Posttagen und Post-Abgangsstunden, durch einen mit dem Postrock und den Postzeichen (Insignien) bekleideten Postillon bis zur nächstfolgenden Station, und so fort und fort bis zum Bestimmungsort gebracht wird. Dies Verfahren schließt in sich, daß das Ab- und Weitersenden und Aushändigen an den benannten Empfänger nur durch Postbeamte, und das Befördern mit abwechselnden Postillonen und Pferden nach einem vom Staat bestimmten Zahlungssatz geschehen.

Die Anfangszeit dieser Sendungsart ist nicht auszumitteln. Viele schreiben die Erfindung den Taxisschen Postanstalten zu, wie alles, was Posten betrifft; dennoch ist es anders, den vorhandenen Nachrichten und Andeutungen zufolge.

Ehe an Posten und Postwesen gedacht wurde, schickten Kaufleute in den großen Handelsstädten Deutschlands und Italiens, in wichtigen Angelegenheiten ihre Diener, Gehilfen oder andre zuverlässige Leute mit Briefen, der Eile wegen, zu Pferde ab. War das Pferd des Abgeschickten erschöpft, und durfte dieser unterweges nicht verweilen; so miethete er entweder ein frisches Pferd zur Weiterreise, oder im Fall eigener Ermüdung und Entkräftung, gab er einem sichern Bekannten oder Handelsgenossen die Briefe zum Weiter-Besorgen auf gleiche Weise. Der eigentliche, oder der stellvertretende Ueberbringer mußte vom Empfänger

---

f) Stafette schreiben die neuern Sprachforscher, die berühmten Rechtsgelehrten Böhmer, von Beust rc. rc. und die alten Post-Verordnungen, abgeleitet vom italienischen Stafetta (das Diminutivum von Staffa ein Steigbügel), französisch Estaffette, was in die deutsche Sprache, mit Weglassung des Anfangs-E und des zweiten f, übergegangen ist.

entweder einen Schein über die Abgabe — damals im Kaufmanns-Ausdruck: Recepisse genannt, — oder eine schriftliche Antwort zurückbringen. Dies melden einige Andeutungen in Hand- und Druckschriften vormaliger Zeit.

Die oft sehr beträchtlichen Ausgaben für solche Sendungen minderten, und überwogen auch wohl den bezweckten Vortheil. Die im siebzehnten Jahrhundert hier und dort errichteten Posten konnten denselben Zweck einer schleunigen Besorgung und richtigen Abgabe solcher wichtigen Briefe erfüllen, wenn die außerdienstliche Beförderung besonders vergolten würde. Man nahm den Antrag an, verstand sich zu einer höhern Bezahlung der Kosten statt des Briefporto, auch zu einer besondern Belohnung für den Postbeamten, der das Schreiben zuerst absandte, und für den im Bestimmungsorte, der jenes dem Empfänger, gegen einen Empfangschein ablieferte.

Dies ist das höchst einfache und zufällige Entstehen auch des Stafettenwesens, dessen Beaufsichtigung und Besorgung König Friedrich Wilhelm I. durch einen Kabinets-Befehl für immer dem Post-Departement zuwies.

In sich bleibt das Ganze dennoch eine Privatsache, wie schon die höhern Zahlungssätze, streng nach der Meilenzahl berechnet, die außergewöhnlichen Postritte, die besondre Belohnung der Postbeamten, Expeditions-Gebühren genannt, und die höchst beschränkte Gewährleistung beweisen, was alles bei den wirklichen Posten theils nicht Statt findet, theils anders geordnet ist. Die Postverordnungen über diesen Gegenstand haben nach und nach die amtlich und landesherrlich gewordene Einrichtung mehr geregelt.

---

§. 31.

## Uebersicht der sämmtlichen Post-Anstalten,

deren Benutzung, Leistungen und Amtsverhältniß.

Zum Betrieb des Postwesens in der Preussischen Monarchie waren am 1. Julius dieses Jahres (1832) vorhanden:

236 Postämter, die 2 Hof-, 12 Ober- und die Gränz-Postämter eingeschlossen, jedes für sich bestehend, keins dem andern untergeordnet.

960 Filial-Postämter, unter den Benennungen: Postverwaltung, Post-Expedition und Briefsammlung, den Postämtern zugetheilt und von denselben abhängig. Die veraltete Benennung: Postwärter ist, wegen des Unpassenden, aufgehoben worden.

846 Stationen oder Posthaltereien, zum Befördern der fahrenden, reitenden, Kariol- und Extra-Posten, Couriere und Stafetten.

2042 Postbehörden auf 5,014 Quadratmeilen und 13 Mill. 038,960 Einwohner, gemäß der letzten Volkszählung Ende Decembers v. J. 1831. (Amtliche Nachricht in der Spenerschen Zeit. 1832, No. 158, S. 6.) g).

---

Zum Fortbringen der Reisenden und Versendungen bestanden ebenfalls am 1. Julius dieses Jahres

2 Dampfschiffe im Sommer zu 2 verschiedenen Coursen,
2 Paketboote im Winter, beide von Greifswald nach Ystadt, 16 Seemeilen . . . . 24 d. Meil.

72 Eilwagen oder Schnellposten
die längste $109\frac{3}{4}$ M. enthaltend, überhaupt $1114\frac{1}{4}$ "

74 Latus $1138\frac{1}{4}$ Meil.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 74 | | | Transport 1138¼ | Meil. |
| 129 | Reitposten, die längste 105½ M. überh. | | 2243½ | " |
| 334 | Fahrposten, " " | 128¼ " " | 3826 | " |
| 181 | Kariolposten " " | 12½ " " | 529½ | " |
| 315 | Botenposten " " | 11¼ " " | 852¾ | " |
| | diese Beiden mit 3 auch 4 Botenwechsel, | | | |
| 758 | Land-Fußposten, deren Wegelänge enthalten 2, 4 auch 5 Meilen in der Runde, die Gesammtzahl beträgt über . . . | | 2274 | " |
| 1791 | Posten auf . . . . . . . . . . | | 10,864 | Meilen, |

jede Post wöchentlich nur einmal, auch nur einfach, d. h. hinwärts angenommen.

Und diese 1791 Posten und 2042 Postbehörden, — zusammen 3833 — werden von einer so mäßigen Anzahl Beamten besorgt, daß in andern Staaten zu der Ausführung das doppelte, wohl dreifache Personale erforderlich seyn würde.

Man kann sich von der Richtigkeit der obigen Angaben aus den von der Ober-Postbehörde in Zeitfristen herausgegebenen Büchern und amtlichen Nachweisungen aller Postcourse, Postanstalten ꝛc. ꝛc. überzeugen, jeder Käufer und Leser kann sich daraus selbst über dasjenige belehren, was er einer Reise, oder Versendung wegen wissen will. Nur ist die Zeit der Herausgabe wohl zu beachten, um nicht dem Buche oder der amtlichen Nachricht das als Unvollständigkeit und Fehler anzurechnen, was in den Coursen und Anstalten erst nach der Bekanntmachung verändert worden, oder hinzugekommen ist.

---

Von der **Benuzung** und den **Leistungen** der gesammten Preussischen Posten wird die Nachweisung überzeugen, welche die Verificatur (als Behörde zur Prüfung aller Rechnungen im Postwesen) — aus den Rechnungen, Briefkarten, Fracht- und Personenzetteln angefertiget und im Herbst vorigen Jahres den da-

maligen Befund bis zum letzten August, in den Berliner Zeitungen amtlich bekannt machte. Nach eben jenen Belägen sind bis zum Schlusse des vorigen Jahres 1831 in allen Provinzen der Preussischen Monarchie

a) gereiset

mit den Fahrposten, (die Extraposten nicht mitgerechnet)

377,926 Personen. Davon sind in Berlin angekommen 33,316, und abgegangen 32,703, mithin 613 mehr eingetroffen, von denen wahrscheinlich Viele mit andern Fuhrwerken zurück, oder weiter reiseten.

b) Versandt wurden

mit allen Posten im ganzen Königreiche, die von den Fußboten besorgten mitbegriffen,

30 Mill. 593,735 Briefe, deren Zahl aus den Briefkarten aller Postämter und deren Unterbehörden entnommen h),

27 „ 817,673 Thaler in Gold, hierunter 4,210,000 Thaler Klassenlotterie-Einsätze und Gewinne, aus und nach dem In- und Auslande,

84 „ 215,982 Thaler baar in Courant und Münze, und

87 „ 139,251 „ in Papiergeld al pari, mit Inbegriff der baaren Zinszahlungen und Kapitalien, der Pfandbriefe, Obligationen, Kassenscheinen 2c. 2c. auch der Sendungen zwischen den Landesbehörden, Kassen und Privatzahlungen, portofrei oder portopflichtig,

261 „ 253,749 Thaler in Coursgebenden Papieren, größtentheils nach und aus Hamburg, Frankfurt a. M., Paris, Bordeaux, London, Manchester, Liverpool, Amsterdam, Danzig, Königsberg, Breslau, Memel, Ri-

ga 2c. 2c. Ein geringer Theil nach und aus Oesterreich und Italien (Livorno, Fiume, Triest, Mailand, Genua 2c. 2c.).

2 Mill. 478,247 Pakete, welche zusammen 17 Mill. 684,735 Pfund, oder 160,770 Zentner 35 Pfund Preussisches Gewicht betrugen, und von 688 fahrenden und 1073 Botenposten fortgeschafft worden sind.

---

Das Amts=Verhältniß der Postämter gegen einander ist festgesetzt.

Die Bezeichnungen: Hof= und Ober=Postamt, Post= und Ober=Postdirector sind im Preussischen Staat nur Ehren=Benennungen, wegen der größern Wichtigkeit und des höhern Ranges der Stadt, in welcher ein Postamt befindlich ist.

Die Nichtkenntniß dieser über 120 Jahr alten Bestimmung führt im Auslande zum Mißdeuten der General=Verfügung vom 30. December 1824, wegen der einigen bedeutenden Postämtern übertragenen Aufsicht auf die Dienstführung in dem ihnen zugewiesenen Bezirk.

Jene Verfügung macht es jedoch den erwählten Ober= und Postdirectoren bloß zur bedingten Pflicht, in ihrem Wohnort sich von der Amtsführung in dem ihnen angewiesenen Sprengel in Kenntniß zu erhalten, und alle Mängel, Unvollkommenheiten und jede Sorglosigkeit im Dienst — welche ihnen von den befragten Conducteurs, Reisenden oder Beschwerdeführenden bekannt werden — der Ober=Postbehörde in Berlin, zur weitern Veranlassung, anzuzeigen.

Der Sinn dieser Anweisung sagt ausdrücklich, daß Niemand dieser Beauftragten weder persönlich, noch schriftlich in dem ihm angewiesenen Umkreise als dessen Vorgesetzter auftreten, gebieten, oder sonst einen Vorrang und eine Amtsgewalt in jener Beziehung ausüben darf.

Weiter enthält die Vorschrift nichts, sie beabsichtigt nur Gewinn für die Ordnung im Postdienste, gibt mithin keinem Ober- und Postdirector eine Macht über andre Postämter und beschränkt sich nur auf eine, den Letztern durchaus nicht lästige Aufsichts-Maßregel.

---

g) Frankreich auf noch einmal so großer Fläche von 10,086 Quadrat-Meilen und mit fast dreimal mehr Einwohnern — 30 Mill. 750,000 — hatte vor 2 Jahren nur 1382 Postbureaux, 417 Nebenbureaux und 1463 Stationen, überhaupt 3262 Postbehörden, also nur 1220 mehr in seinem zweifach größern Gebiete. — Gestand doch der Minister, Baron Pasquier, Chausseebau-Intendant, jetzt Präsident der Pairskammer, am 17. April 1829 auf der Rednerbühne in der Deputirten-Kammer, daß einer genauen Zählung zufolge, 1300 Hauptorte in den Kantons und 35,587 Gemeinden (Ortschaften) keine Postanstalten hätten. Die Briefe dahin würden theils durch Fußboten, theils durch die Präfectur-Wagen — mithin Privat-Gelegenheiten — besorgt.

Seit dem 1. April 1830 bestellen — der Angabe nach — 5000 Land-Postboten sämmtliche Briefe in den Gemeinden, welche keine Posten haben.

h) In der Stadt London allein sind, den neuesten Nachrichten zufolge, im Jahr 1830 — 9 Mill. 950,000 Briefe ein- und abgegangen. — Im ganzen Frankreich aber nur 43 Mill. 070,000 Stück mit den Posten versandt worden. Der officielle Postbericht von Paris für dasselbe Jahr 1830 gibt die Zahl der täglich in der Stadt ausgegebenen Briefe auf 53,000, der täglich abgehenden auf 60,000 Stück an, beträgt jährlich 41 Mill. 245,000 Briefe nach und aus der Stadt selbst. — Wie ist das zu glauben, wenn man berechnet, wieviel Briefträger zur Abgabe von 53,000 Briefen in jedem Tage erforderlich sind, angenommen, daß der gesunde und rüstigste Mann täglich höchstens 350 Stück zu bestellen vermag, Treppen auf und ab in den 3, oft 5 Stockwerk hohen Häusern und deren Hofgebäuden steigen muß und warlich nicht verweilen darf. Treibt er ein solches Laufen und Steigen 8 Jahre hindurch, so ist er entweder steifbeinig, oder schwindsüchtig, folglich total invalide, wie die Erfahrung gelehrt hat.

## §. 32.

## Posten aus und nach Berlin.

Man rühmt in Büchern und Gesprächen, besonders wenn die Wortführer vom Handelsstande sind, die große Anzahl Posten, welche aus London und Paris nach allen Provinzen und ins Ausland gehen, um die Gelegenheit zu einem öftern Briefsenden darzubieten, den Briefwechsel zu erleichtern, zu befördern, zu beschleunigen und somit den Handel und Verkehr mächtig zu beleben. Lob und Blick sind auf jene übervölkerte Weltstadt und auf das weit ausgedehnte Paris gerichtet.

Von diesen Lobrednern scheint jedoch keiner zu wissen, daß z. B. von London und ganz England die Briefe nach dem Auslande nur **zweimal in der Woche** abgehen und alle, ohne Ausnahme, woher sie auch kommen mögen, den Umweg über London, folglich Viele den Lauf hin und zurück machen müssen, auch daß am Sonntage die Posten weder abgehen, noch ankommen dürfen.

So geht es mit dem Preisen und Bewundern fremder Einrichtungen, die theils gar nicht bestehen, theils Vorzüge haben sollen, von denen gerade das Gegentheil Statt findet.

Nur von den Vorzügen des Auslandes wird stets und viel gesprochen, ohne das unzählige Gute erkennen und schätzen zu wollen, was **von sämmtlichen Ober-Postbehörden Deutschlands** mit großem Kosten-Aufwande und dem Beseitigen oft sehr schwieriger Hindernisse — z. B. wegen der gar oft nicht beistimmenden Nachbarstaaten — lediglich zum Besten, zum Privatnutzen eines Jeden beschafft worden ist, aber eben aus Vorurtheil und unbegründeter Vorliebe für das Fremde, von Wenigen beachtet, von noch Wenigern gewürdiget wird.

Von den Posten in Wien, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig rc. rc. will ich schweigen und mich nur auf die

beschränken, da die Zeugnisse und die Sätze in den öffentlichen Post-Nachrichten zu Jedermanns Kenntniß vorhanden sind. Sie reichen gerade den überzeugenden Beweis:

daß Berlin in der Anzahl der Posten Paris weit übertrifft.

Denn es gehen ab (s. Uebersicht rc. oder den Postbericht von Berlin für 1832, und das Post-Handbuch für Berlin, 1832)

wöchentlich, den Sonntag eingeschlossen,

112 Schnellposten oder Eilwagen und Diligencen, als Brief-Felleisen- und zugleich Personen-Posten i),

37 reitende oder eigentliche Brief-Posten, die nie reitend fortgebracht, sondern deren oft Zentnerschwere Brief-Felleisen auf 4rädrigen Kariolen oder kleinen Kaleschen zweispännig gefahren werden,

61 fahrende oder die ordinären Personen- und Paket-Posten, oft begleitet von 3, 4, 6 dreispännigen Beiwagen, sämmtlich mit Reisenden besetzt und mit Frachtstücken beladen,

210 Posten bis zum 1. Julius dieses Jahres.

Alle diese Posten werden zugleich als Briefposten benutzt.

Die Gesammtzahl beträgt hienach 210 abgehende Posten, rechnet man eben soviel ankommende, so sind es

420 Posten in jeder Woche,

welche von frühmorgens bis in die Nachtzeit eine nur höchst mäßige Anzahl Beamten vollauf beschäftigen.

In London und Paris müßten deren doppelt, wohl dreifach so viel nöthig seyn, wenn, wie im ganzen Preussischen Staat geschieht, jeder abgehende Brief — recommandirt oder nicht,

i) z. B. die Schnellposten täglich von Berlin nach Potsdam (6mal) — nach Halle und Leipzig — Frankfurt a. d. O. — Magdeburg — und Stettin.

das ist gleich, — auch das kleinste Paket von geringem Werth und ein Brief mit wenigen Groschen Inhalt, mit dem Namen des Empfängers, der Nummer, dem Gewicht, der Signatur und dem Portobetrage in die Postkarte eingeschrieben seyn müssen, damit das Verbleiben eines jeden Schreibens und Pakets gerichtlich nachgewiesen werden kann.

Von jenen 210 Posten gehen

wöchentlich

30 nach Sachsen, Baiern, Süddeutschland, in die Schweiz ꝛc. ꝛc. auf 4 Coursen,

16 nach Preussen und Rußland auf 3 Coursen,

33 nach den Rhein-Provinzen, Holland, Frankreich, Spanien, Portugal, England ꝛc. ꝛc. auf 4 Coursen,

14 nach Hamburg, Lübeck, Holstein, Dänemark, und von Hamburg mit den Dampfschiffen und Paketbooten nach England,

8 nach Schlesien, Oesterreich, Mähren, Böhmen, Hungarn, der Türkey, Italien ꝛc. ꝛc. auf 3 Coursen,

8 nach Posen, Polen und Süd-Rußland,

4 nach dem Norden, (Schweden, Norwegen) auch über Ystadt mit dem anlandenden Lübecker-Dampfschiff nach Petersburg (s. Seite 253).

Nicht gerechnet die Sendungen nach den genannten Staaten auf Coursen und mit Posten, die sich unterweges theilen und die Briefbeutel bis zum Anfangspunkt des Seitenweges mitnehmen, wie in allen Poststaaten geschieht.

Noch mehr Gelegenheiten zum Briefsenden wird man im Ernst ohne Unbilligkeit, eigensinnige Krittelei und theoretisches, weises Mäkeln wohl nicht verlangen. Manches Urtheil wird freilich auch nur hingesagt, um eine eingebildete Einsicht und Klugheit leuchten zu lassen, oder um doch mitzureden.

Im Hof-Postamte geschieht die Annahme der Briefe, Gelder und Pakete täglich von 8 Uhr Morgens ohne Unterbrechung bis 8 Uhr Abends.

---

## §. 33.
## Ueber Brief-, Geld- und Paket-Befördern und Bestellen.

In England, Frankreich, Holland, Schweden, Rußland, Italien und einigen Gebieten Deutschlands wird von den Postbehörden nur allein gesorgt, die Briefe zu befördern. Aber — wohl zu bemerken — bloß die Briefe nach solchen Orten, welche auf der geraden Poststraße bis zum Endpunkte eines Haupt- oder bedeutenden Seiten-Courses liegen. Um die weiterhin und nach Oertern weit vom Wege, vor- oder seitwärts, bestimmte Correspondenz bekümmert sich Niemand, oder nur höchst sorglos, weil in der Regel alle directe Verbindungen fehlen, folglich dergleichen Schreiben entweder auf großen Umwegen, oder durch Expresse, oder gar nicht bis zum Wohnort des bestimmten Empfängers gelangen können. Dies ist stets der Fall, wenn der Ort nicht bedeutend genug ist, einen eigenen Boten wöchentlich nach der 2, 3 und mehreren Meilen weit entlegenen Poststation zur Nachfrage, oder zum Abholen etwa vorhandener Briefe, zu unterhalten.

In dem, wegen seiner nützlichen Einrichtungen so hoch gepriesenen England ist dies Ungemach am ärgsten. Es ist fast unmöglich, einen Brief nach einem vom Course seitwärts liegenden kleinen Orte, oder tief in die Provinz zu senden, die Post kann ihn nicht weiter bestellen, als bis zu dem Punkt des Courses, der dem Bestimmungsort am nächsten liegt, von da an bleibt der Brief seinem Schicksal, d. h. einer gelegentlichen Nachfrage, überlassen. Neben- oder Verbindungs-Course im Innern der

Provinzen sind auf großen Strecken theils nur wenige und diese zudem unzureichend, theils gar nicht, wie in Wales, in den nördlichen Gebieten, in Schottland und Irland.

Selbst in Frankreich sind große postenleere Flächen, manche 10 bis 15 Meilen im Gevierte. Um sich zu überzeugen, überschaue man nur auf der Postkarte von Frankreich, — herausgegeben vom General-Postdirector in Paris im neuesten État général des Postes, also offiziel — die leeren Strecken und Flächen zwischen Lyon, Chalons und Moulins — zwischen Grenoble, Valence, Avignon und Gap — zwischen Nismes, Narbonne, Toulouse und Aurillac — zwischen Limoges, Poitiers, Tours und Chateauroux — zwischen Niort, Saumur und Poitiers u. a. m. gänzlich ohne Posten. Dies Land mit 75 Städten, jede über 10,000 Einwohner (s. Note g S. 264). Viele Posten passen auch nicht auf einander, es finden sich schon zwischen Calais und Valenciennes 24stündige Stilllager der Briefe. Was in Paris von der Rednerbühne herab den Pairs- und Deputirten-Kammern von dem Vorhandenseyn vieler erschaffenen und ausreichenden Provinzialposten in dem großen Reiche, versichert worden ist, dient — als Gegensatz der Wirklichkeit — nur zum Beschwichtigen zudringlicher Frager und Querulanten und steht mit klug gestellten Phrasen in dem Concept der besänftigenden Rede, diese mit angemessenem ergreifenden Pathos declamirt, vom Centrum und rechts und links laut applaudirt.

---

Fast alle Reiche in Europa, auch die meisten Staaten in Deutschland, sind abgerundet, und haben daher ihre Postanstalten beisammen, nur Preussen nicht. Es entbehrt, in Hinsicht des Postwesens, wegen der großen Ausdehnung seines Gebiets in der Länge und der überweiten fast geraden Postenlinie von 226¼ geographischen oder Post-Meilen — von der russischen Gränze über Memel, Tilsit, Berlin, Kassel, Koblenz und Trier bis Greve-

machern — den überaus wichtigen Vortheil der Nähe und des Beisammenseyns seiner Post-Verwaltungen rund umher, folglich einer bequemeren Beaufsichtigung und Leitung. Darum müssen denn besondre Anordnungen den Mangel der leichtern Uebersicht ersetzen.

Denn in der ganzen Monarchie Preussen sind alle Posten so genau verbunden, auf einander passend und so zahlreich, daß ein Brief sogar an den Bewohner eines an dem äußersten Gränzpunkt liegenden einzelnen Häuschens eben so schnell und richtig durch die besondern Landposten bestellt wird, als ob ein großer Cours gerade dahin vorhanden wäre. Diese Verzweigung, das richtige abgemessene Zusammentreffen aller Seiten-Verbindungen und der Umstand, daß Briefe mit allen Gattungen Posten versandt werden, machen das Bestellen eines Briefes nach jedem Orte möglich. Das kleinste Paket von wenigen Lothen, oder von geringfügigem Werthe, die kleinste Summe von einigen Groschen werden dem bestimmten Empfänger, wo er auch ist, eingehändiget. Zu diesem Bestellen nach den entlegensten kleinsten Ortschaften, Mühlenhöfen, einzelnen Häusern und Ansiedelungen sind eben die Land-Postboten bestimmt, welche jeden Winkel, jedes Gehöfte, jede Hütte in ihrem Bezirke kennen (s. S. 254).

---

Das schleunige Befördern der Briefe gehört ebenfalls zur Pflicht der Preussischen Postbeamten. So ist z. B. ein Brief von Berlin nach Trier, 92 Meilen, nur 4 Tage 21 Stunden — nach Saarbrück 103¼ M. — 4 Tage 4 Stunden — nach Cöln, 83 M., 3 Tage 8 Stunden — nach Paris über Aachen, 157¾ M., 6 Tage 12 Stunden — nach Memel, 105½ M., 3 Tage 8 Stunden — nach Petersburg, 226 M., 7 Tage 8 Stunden — nach Warschau, 77¼ M., 2 Tage 12 Stunden — nach Wien, 87¼ M., 3 Tage 19 Stunden rc. rc. unterweges.

Diese Eile wird nicht durch die leichten oder reitenden Posten, sondern durch die 3, auch 4spännigen fahrenden Personen-, und Briefpost- oder Eilwagen bewirkt, den

Aufenthalt zum Umspannen und Abfertigen auf 30, 40 wohl 50 Stationen und Post-Expeditionen, in großen Postämtern 1 Stunde Aufenthalt und die beiden halbstündigen Essenszeiten, bei Tage und eine Abends, mitgerechnet.

---

## §. 34.

## Ueber Porto und Portotheurung.

Man macht gar viel Gerede über die Höhe der Preussischen Briefportotaxe, wie beispielsweise, in der höchst trefflichen Zeitschrift: Archiv der Postwissenschaft, 1831, Nr. 42 u. 43, S. 168. Fast alle Beurtheiler betrachten nur die hohen Sätze, ohne die großen Entfernungen und in deren Folge die beträchtlichen Transportkosten zu erwägen, und übersehen geflissentlich den niedrigen Portobetrag bei den mindern Entlegenheiten der Oerter, wodurch die höhern Taxsätze ausgeglichen werden. Die Billigkeit des Porto spricht hienach von selbst, und für Preussen zum Theil schon daraus, daß das Gewicht eines einfachen Briefes zu ¾ Loth, — in andern Staaten dagegen nur zu einem halben Loth — und das Porto nach der Entfernung von 4 zu 4 Meilen, und von 30 Meilen ab, zu 10 Meilen steigend, bestimmt ist. Ferner bleibt außer Acht, daß Preussens Gebietslänge 226 Meilen beträgt, mithin ein Brief, der 90, 130, 180 Meilen weit befördert wird, nicht für wenige Groschen versendet werden kann, und wenn derselbe durch fremdes Gebiet geht, dem Nachbarlande ein Portoantheil — gleich dem Durchgangszoll — gebührt. Man vergleiche nur die Preussische Posttaxe mit der in Frankreich, England, Holland und einigen Gebieten in Deutschland, so wird man sein Urtheil ändern, und die Preussischen Sätze mäßig und angemessen finden. Die Geldporto-Taxe ist überdies die wohlfeilste vor allen der auswärtigen Postverwaltungen.

Ueberhaupt ist **Portotheurung** ein oft besprochenes und immer wiederkehrendes Thema, daß Jeden zum Reden und zu

Kraftsprüchen aufregt. Politiker gefallen sich vorzüglich in diesen und in lauten Deklamationen.

Es ist doch bemerkenswerth, daß gerade das Postwesen fast die einzige Staats-Anstalt zu seyn scheint, deren Zahlungssätze und Einnahme Jedermann — der Clerus und Jurist, besonders der Kaufmann und noch Andre — geschmälert wissen will, obgleich die Vorbenannten sich sträuben, von ihren Amtsgebühren, Sporteln, Speesen, Provisionen und sonstigen baaren Zugängen nur einen Kreuzer zu erlassen. Niemand denkt daran, daß für die empfangene Zahlung eben dies Postwesen durch seine Mittel zum Reisen und Versenden, dem Zahlenden doch einen materiellen, einen wesentlichen Nutzen gewährt, den andre Staats-Anstalten für die eingenommenen Steuern und Beiträge nicht darbieten.

Fast allgemein — nur nicht in Alt-England — wird über die Höhe des Postgeldes geklagt. Man mag Recht haben, jedoch bedingt und beschränkt, wie dies bei vielen Beurtheilungen der Fall ist, welche entweder auf begränzter Kenntniß, oder auf verkehrten Meinungen und Ansichten, ganz eigentlich und in der Regel aber darauf beruhen, daß man nur den eigenen Vortheil im Auge behält. Des Landes Nutzen und des Nächsten Bestes bleiben seitwärts liegen.

Finanzen sind der baare Bedarf des Staats und dem Wohl des Landes entsprechend, wenn das Erheben der Einnahme mit dem mindesten Druck der Einwohner verbunden ist; so lautet der Spruch Vieler, aber ohne den sehr zu beherzigenden Zusatz: nnd die Finanzen auch den Bedürfnissen des Staats angemessen, folglich zureichend sind. Die Wichtigkeit dieses höchst schwierigen Satzes im Staatshaushalt erscheint erst recht anschaulich in dem Wirrwar des Streitens der Deputirten aller constitutionellen Staats-Verwaltungen. Constitutionel nennt man solche, wo die Regierten (die Unterthanen, oder französisch: die Bürger) durch ihre Deputirten die Steuern bewilligen, Landesgesetze vorschlagen und errichten helfen, und, nach Gutdünken, Convenienz, oder

oder andern Umständen Ja! oder Nein! sagen. Insgemein führen einzelne, wegen des geglaubten geistigen oder persönlichen Werths berufene Redner das Gegenwort, gar oft mit unvollkommner Kenntniß des Ganzen, folglich einseitig, und die schweigsamen Zuhörer sprechen dann bei gleicher Fremdheit ihr: Für oder Wider das Bewilligen der erforderlichen Summen.

Eben so stellt man den liberalen Grundsatz auf: daß der Staat seine Einnahme nach den Ausgaben, und diese in gleichem Maaße nach jenen einrichten soll. Wodurch ist denn aber festgesetzt, wie viel der Staat einehmen soll, wenn nicht zuvor berechnet wird, was nothwendig ist, auszugeben, um danach bestimmen zu können, wie viel aufgebracht werden muß? Das Postwesen z. B. möge dies zum Theil verdeutlichen.

Man erwägt nämlich nicht die nach den Entfernungen zu berechnenden Beförderungskosten, d. h. die nach Meilen und Pfunden zu zahlenden Frachtgebühren an die Posthalter, die theuren Preise und schnelle Abnutzung der Pferde, die vielen Geräthschaften und andre Bedürfnisse, überhaupt die kaum glaublich hohe Ausgabe zur Unterhaltung des Postfuhrwesens, für die Unzahl der Postwagen allerlei Gattung und für Besoldungen, die warlich kaum die mühevollen Dienstpflichten lohnen. Eben so will man die Jedem sichtbaren Verbesserungen, die Opfer und Kostenspenden nicht wahrnehmen, welche die Ober-Postbehörden — ich rede hier überall von ganz Deutschland — verwenden, um den Vortheil und die Bequemlichkeit der Reisenden und Correspondenten zu fördern, und jeden billigen und auszuführenden Wunsch und Vorschlag gern und schnell, auch ohne Gewinn, zu erfüllen.

Dies alles bleibt unbeachtet, und wird bei den Klagen über Portotheurung entweder übersehen, oder vorsätzlich verschwiegen, oder fällt bei den Vorschlägen nicht ein, in deren Ausführung man erst erkennen würde, wie sehr man sich verrechnet habe. Manchem ist auch wohl unbekannt, daß die Post-Einnahme — als Staats-Ertrag — zu allen Staats-Ausgaben, z. B. den

Bauten und Ausbesserungen der Kunststraßen und andrer Wege und der Brücken, zur Besoldung des Heers und mancher Landes-Behörden, die keine andre Einnahme haben, zum Errichten und Bestehen öffentlicher Anstalten u. d. m. beiträgt. Wird die Post-Einnahme verkürzt, woher denn die Ersatzmittel der hier nur zum Theil genannten Zuschüsse nehmen?

Aber man begehrt die Verminderung des Porto und verschweigt keinesweges die Mittel zur Ausführung.

Viele Kenner der Staats-Wirthschaft — der Mehrzahl nach mit nicht vollkommen gereiftem, größtentheils auch ohne weiteres Nachdenken — meinen nämlich, daß die Ausfälle im Post-Ertrage entweder auf eine ihnen selbst nicht deutliche Weise, zum Beispiel, durch eine allgemeine mäßige Erhöhung der Abgaben von Lebensmitteln, oder sonst durch eine neue, noch zu erfinnende allgemeine Steuer gar füglich zu decken seyn würden, zu welcher folglich auch diejenigen mitbeitragen müßten, die, wie die Landleute und untere Volksklasse, höchst selten oder nie Briefe schreiben und erhalten.

Durch solche Gemeinsteuer wird allerdings der große edle Zweck erreicht, daß nicht nur das Deficit in der Post-Einnahme gedeckt, sondern, was der eigentliche Gesichtspunkt und die Hauptsache bleibt, daß die Begüterten, überhaupt Alle,

> welche für Vergnügen — der Eitelkeit zu fröhnen, — den Schein und Ruf des Reichthums und Wohlstandes zu retten — auch im Spiel viele Thaler und Gulden verschwenden und nicht beachten,

daß diese Glücklichen — auf Kosten der Gesammtheit — doch einige Groschen oder Kreuzer Porto ersparen können. Wie sich von selbst versteht, die rühmlich vergeudeten Thaler und Goldgülden bleiben unerwähnt.

Weit uneigennütziger denken jedoch andre Einsichtsvolle. Sie wünschen und eifern — damit ihre Briefe und Pakete höchst wohlfeil, wenn's seyn kann umsonst, befördert werden, — daß das Postwesen durchaus nicht als eine Finanzquelle benutzt

werden, sondern dessen Einnahme nicht die Unterhaltungs-Kosten übersteigen müsse. Dieser kluge Gedanke setzt jedoch eine Möglichkeit voraus, vorher schon zu berechnen, wie viel Briefe und Pakete aufgegeben und Reisende sich einfinden werden, um die Summe des zu erhebenden Porto und Personengeldes in ¼ Jahre genau bestimmen zu können, damit von allen Brief-Absendern und Reisenden gerade nur so viel bezahlt werde, als zusammen, die Ausgaben des Vierteljahrs betragen. Dies möchte, meines Bedünkens, wohl zu den Kunststücken eines Finanz- und Rechnungs-Beamten gehören, weil bekanntlich die Post-Einkünfte von den mehr oder mindern Sendungen und Reisen abhängig, folglich nur zufällig sind. Dennoch ist jener wichtige Rath allen Staats-Regierungen wohl zu empfehlen. Uebrigens scheint der Vorschlag dem Ansinnen gleich zu seyn: daß jeder Staatsbeamte nur so viel Besoldung haben müsse, als sie zur alleinigen Bezahlung seiner Leibesnahrung, nicht aber zugleich zum Mitunterhalt seiner Familie ausreicht, — daß der Handwerker nur die Auslage für das angewendete Material zu dem verfertigten Machwerke begehre — und der Kaufmann jede Waare nur für den Einkaufspreis verkaufe, ohne die Zinsen des ausgelegten Kapitals, die Steuern, die Provision und den Lebensunterhalt zu zurechnen.

Leider gehen alle Winke und Fingerzeige solcher patriotischen Rathgeber verloren, weil aus ihren gemüthlichen Aeusserungen klar hervorgeht, daß — mit bescheidenem Verschweigen ihres Privatvortheils — doch lediglich nur für selbsteigene **Ersparung**, statt für das Gemeinwohl und die **Dekkung der Kosten für alle Staatsbedürfnisse** gesprochen, und die Uebersicht und Grundkenntniß des ganzen Finanzsystems vermißt wird.

Der Grundsatz bleibt daher aufrecht: Wer der Post bedarf, muß das vom Staat bestimmte Porto — wer der Justiz bedarf, muß Sporteln — wer der Kirche bedarf, die jura stolae — den Gymnasien das festgesetzte Schulgeld und wer einer Waare be-

darf, den Preis bezahlen, welchen der Kaufmann, Künstler oder Handwerker benennen.

---

## §. 35.
## Von der Post-Controlle und dem Recommandiren der Briefe.

Das Wesen der im Auslande verkannten **Postkontrolle** im Preussischen Staate besteht in der strengen Aufsicht der Ober-Postbehörde auf die Dienst-Ausübung aller Postbeamten in deren Stufenfolge.

Diese Controlle gebietet allen Postämtern und Postverwaltungen als Hauptpunkt:

> daß das **geschehene Absenden** und **Bestellen** nicht nur eines **jeden Briefes** — ohne Unterschied des Aeussern, und an wen und von wem derselbe geschrieben ist — sondern auch **der kleinsten Summe** und des **unwichtigsten Pakets** überzeugend **nachgewiesen werden können** und **müssen**.

Dies Gesetz lastet allerdings so schwer auf den Beamten, daß jede Klage die strengste Untersuchung und, nach Befund einer Vernachläßigung, oder Pflichtwidrigkeit, die unbedingte Dienst-Entsetzung mit einer Nebenstrafe zur Folge hat.

Nur die eigenthümliche Einrichtung, daß **jeder Brief und jede Adresse zu einem Paket speciell registrirt** und außerdem bei der Aufgabe sowohl, als bei der Abgabe im Bestimmungs-Orte mit dem Tages-, und in bedeutenden Orten sogar mit dem Stunden-Stempel bedruckt wird, macht diese Controlle möglich. Gerade dies **einzelne** Encartiren und die Vertretung erschweren und hemmen das Unterschlagen und Berauben, den willkührlichen Ansatz und die Vertheurung des Porto, auch die Vernachlässigung beim Versenden und Bestellen.

Man hat in England, Frankreich, Schweden, Italien, sogar in manchen Postgebieten Deutschlands nicht die geringste Sicherheit, weil es unmöglich ist, nur irgend weder eine Nachforschung über die Abgabe eines Briefes zur Post und über seine richtige Weiterbeförderung mit Erfolg anzustellen, noch eine Auskunft über dessen Verbleiben zu erhalten, da in jenen Staaten alle Briefe als eine werthlose Waare behandelt, und nach der Stückzahl summarisch registrirt und verpackt werden. Spurlos verschwinden viele Briefe, denn der Mangel an jenem, nur dem Frevelnden freilich furchtbaren Gesetz und dessen Vollstreckung, läßt dem Leichtsinnigen oder Pflichtvergessenen Freiheit und Willen.

Daher entspringen die lauten und bittersten Klagen der Correspondenten, die den guten Ruf der Postbeamten untergraben und allen Glauben an die eidlich angelobte gewissenhafte Amtsführung vernichten. In jenen Ländern bleiben die dringendsten Nachfragen ununtersucht und in der Regel unbeantwortet, oder werden, wenn dem ernsten Nachforschen eines Mächtigen und Bedeutenden nicht auszuweichen ist, mit dem Vorgeben unwahrer Umstände beseitiget.

Man behauptet, das bekannte

Recommandiren eines Briefes — chargé —

schütze gegen das Verlorengehen und Unterschlagen. Aber die pflichtwidrige Handlung eines Leichtsinnigen oder Boshaften kann ja, wie man weiß, durch eine in den Gesetzen bestimmte Entschädigung von 2 bis 3 Goldstücken an den Absender gedeckt werden, die sündhafte That ist gesichert, jede Fehde hat ein Ende.

Diesem Gräuel widerstrebt gerade die von so Vielen mißgedeutete Preussische Post-Controlle durch die einzelne Encartirung und unbedingte Nachweisung des Verbleibens eines jeden Briefes und Pakets. Sie begründet folglich ihre so überaus heilsamen Folgen, sie eben ist die Grundlage der Gewährleistung und Sicherheit und bestärkt das Zutrauen des Publikums.

Genau und **rechtlich betrachtet**, sind auch das Recommandiren eines Briefes und das zwei-, wohl dreifach erhöhete Porto dafür, doch eigentlich nichts weiter als eine **Porto-Vertheurung**, folglich ein durch nichts zu rechtfertigender Gewinn, der, als Scheingrund, die Postbeamten auffordern soll, einen solchen empfohlenen, **doppelt** bezahlten Brief

> **richtig zu bestellen, was doch an sich schon der Diensteid, die Amtspflicht und Gesetze in Hinsicht eines jeden Briefes** (recommandirt oder nicht) **gebieten.**

Jeder Postbeamte muß sich, bei einer unsträflichen gewissenhaften Pflichterfüllung, verletzt und gekränkt fühlen, wenn er an diese **Eidestreue** durch die Bezahlung des höhern Porto für die **im Lande** bleibenden recommandirten Briefe, erinnert wird.

Eben darum haben in den Poststaaten Preussen, Sachsen, Hannover, Braunschweig, überhaupt in Norddeutschland, das Recommandiren der Briefe und die Doppelzahlung nur allein bei der Correspondenz ins Ausland, als nothwendig, eine Bedeutung; bei der im Inlande bleibenden ist es ein irrthümlicher Einfall des Absenders und wird dessen Meinung allein überlassen.

Das Senden eines Briefes mit einer Stafette ist allerdings der einzig sicherste Weg. Aber wer vermag und will 20, 30, 40 Thaler oder Gulden für ein nicht der höchsten Eile bedürfendes Schreiben verwenden, wenn die Staats-Anstalt das **sichere Bestellen** mit ihren Brief-Posten auf sich nimmt, verspricht und **verbürgt**, mit dem strengen Zwange, daß alle versiegelten Briefe **nur allein mit den Posten** versandt werden sollen.

---

## §. 36.

## Einrichtungen neuer Zeit.

Zur Bequemlichkeit der Brief-Absender sind in den vorzüglichsten Städten der Preussischen Monarchie außen am Eingange

des Posthauses Briefkasten befestiget worden, in welche zu jeder Zeit, bei Tage und in der Nacht, unfrankirte Briefe, welche mit den Posten abgehen sollen — und nicht zu dem in der aufgeklebten Nachricht bestimmten Frankirungs-Zwange gehören — geworfen werden können. Diese Kasten werden täglich mehrmals geöffnet und die vorhandenen Briefe den Post-Expeditionen eingehändiget.

---

Seit dem 1. December 1827, besteht in Berlin ebenfalls eine höchst wichtige Anstalt, die Stadt-Botenpost, der Pennypost in London fast gleich, nur der Oertlichkeit angemessen. An 60 Briefsammlungen innerhalb, und 3 außerhalb der Stadt, jene in den Stadtvierteln vertheilt, werden sowohl die mit der Post abgehenden, als die an Einwohner in der Stadt gerichteten Briefe abgegeben, und letztere von den Stadt-Postboten aus jenen Sammlungen 5, im Sommer 6 mal täglich abgeholt und innerhalb 1 bis 1½ Stunden von den Revier-Briefträgern an die Empfänger abgeliefert.

Jeder Brief wird zuvor nach der Nummerfolge und Adresse eingeschrieben und für jeden in der Stadt bleibenden 1 Sgr. für einen mit der Post abgehenden aber nur ½ Sgr. entrichtet. Im vergangenen Jahre, 1831, waren monatlich über 33,000 Briefe, folglich mehr als 396,000 an die Stadtpost abgeliefert worden, die in den Briefsammlungen aufgegebenen, mit den Posten weiter gegangenen, mitbegriffen.

---

Um vorsätzliche Versäumnisse beim Abfertigen der Posten und unterweges zu verhüten, zu entdecken und ahnden zu können, sind auf den Haupt-Coursen die sogenannten Cours-Uhren eingeführt worden, nach welchen allein jede Postanstalt die Ankunfts- und Abgangszeit der Post in die Stundenzettel bemerken muß. Dies Einschreiben geschieht in Gegenwart des ankommen-

den, oder abgehenden Schirrmeisters (Conducteurs) oder Postillons, wenn kein Schirrmeister die Post begleitet. Diese Uhren, deren Zifferblatt von außen sichtbar ist, sind verwahrt in einem wohlverschlossenen Kästchen, zu welchem nur das zuerst absendende, und, auf langen Postwegen, das nach dem Ablaufe von 24 Stunden empfangende Postamt den Schlüssel haben. Das Kästchen mit der Uhr steht in einer anschließenden ledernen Tasche, die mit Riemen um den Leib befestiget, vom Schirrmeister, und wenn ein solcher nicht auf dem Course geht, vom Postillon auf der Brust anliegend, getragen werden muß.

---

Auf dem Posthause einer jeden Provinzial-Hauptstadt zeigt eine große Schlaguhr — deren durchsichtiges Zifferblatt von der frühesten Abenddämmerung an, die Nacht hindurch bis zum Tages-Anbruch von innen beleuchtet wird — die Stunden an. Sie hat den Zweck, die richtige Zeit zu zeigen und die Zweifel, Beschuldigungen und Einwürfe der Correspondenten und Reisenden z. B. über spätes Oeffnen, oder zu frühen Schluß des Post-Comtoirs, oder von den sich verspäteten Abreisenden, wegen zu früher Abfahrt des Postwagens u. s. w. sogleich beseitigen zu können.

---

Für jede Art der Postbeförderung sind Posthorn-Signale eingeführt worden, durch deren vorgeschriebene verschiedene Tonarten die Ankunft einer fahrenden, einer reitenden, einer Schnell- oder Extra-Post, eines Couriers, oder einer Stafette, sogar die Zahl der Wagen und Pferde, schon in weiter Ferne angekündiget wird. Jede Postanstalt erfährt folglich eine geraume Zeit vorher, welche Gattung von Post eintrifft, um das Erforderliche bereit halten zu können. Auch besondre Noth-Signale müssen von den Postillonen erlernt und als Hilfruf bei Unfällen und Gefahren geblasen werden.

---

Auch die Einrichtung der Passagierstuben in den Posthäusern zur anständigen Aufnahme der Reisenden ist Sorge der Postverwaltung. In vielen Ländern bleibt dieser für die Annehmlichkeit des Reisens wichtige Punkt der Gefälligkeit und dem Willen des Postmeisters oder Postverwalters, dem Zufall und der Speculation der Gastwirthe überlassen, höchstens wird auf Hauptcoursen der Sache einige Aufmerksamkeit gewidmet.

Im Preussischen scheuet die Ober-Postbehörde nicht, auch auf den minder befahrnen Routen und auf den Seitencoursen ebenfalls für gute Aufnahme, für ein anständiges Zimmer und gute Bewirthung der Post-Reisenden sehr bedeutende Kosten zu verwenden. Die Post-Inspectoren sind verpflichtet, in ihrem Bezirk auf das Befolgen jener Anordnung strenge zu halten, und das mindeste Abweichen sogleich zur Ahndung anzuzeigen.

---

Um das Fortschreiten zum Bessern und Vervollkommnen von den Provinzial-Postbeamten selbst fördern zu lassen, hat jedes Postamt eine vom Departements-Coursbureau auf 6 großen Royalbogen gezeichnete, lithographirte Landkarte von den Preussischen und Nachbar-Staaten mit sämmtlichen Postcoursen, auf Königliche Rechnung erhalten. Auch empfängt jede Postanstalt alle von der Ober-Postbehörde in Berlin ausgehende Postbücher und Post-Nachrichten. Jede Veränderung und Vermehrung der Posten im In- und Auslande, mit steter Berücksichtigung der gewerblichen und höhern gemeinnützigen Verhältnisse, überhaupt alle Ereignisse und Einrichtungen werden bekannt gemacht, damit jeder Postbeamte im Stande ist, die Karte, die Postbücher und amtlichen Verzeichnisse stets zu berichtigen, die beste Spedition selbst zu ermitteln, die bestehenden Postverbindungen benutzen und dem Publikum über den Gang der Posten und deren Anschluß an die fremden Course eine ausführliche und befriedigende Auskunft geben zu können.

---

der Post-Chef, der Departements-Rath und die betheiligten wenigen General-Postkassen- und Rechnungs-Beamten, sonst Niemand.

Kein Beamter wird die Pflicht der Verschwiegenheit verletzen, folglich ist jede Angabe eine Erfindung und Unwahrheit. — Die Verwendung der Post-Einnahme beschränkt sich auch nicht auf den Wegebau, sondern der Ueberschuß wird, wie alle Gefälle, an die General-Staatskasse, zur Bestreitung der gesammten Staats-Ausgaben, abgeliefert.

Es ist zu bedauern, daß so grundfalsche Nachrichten gewissenlos dem Herausgeber mitgetheilt worden sind, und nun dem Käufer und dem Leser des Werks auf Treu und Glauben als Wahrheiten verbürgt werden.

# Kapitel 4.

## Sachsen.

v. Beust Post-Regal — Sammlung vermischter Nachrichten zur Sächsischen Geschichte 1772. B. VII. S. 223 u. f. — A. Schumann Staats- und Zeit. Lexikon von Sachsen — Leipziger Annalen von Vogel — Pütter Literatur des teutschen Staatsrechts — Matthias Darstell. des Preuß. Postwesens — C. G. Vischer allgem. geschichtl. Zeittafel 2c. 2c. — Handschriftl. Urkunden und Verhandlungen.

### §. 1.

### Botenwesen.

Früher gebildet in seinen Staats-Einrichtungen als die Nachbarn im Osten, war das Sachsenland durch die Erwerbung Thüringens (1247) von bedeutendem Interesse geworden. Seinen Werth erhöhten seine Lage fast im Mittelpunkt des östlichen Deutschlands und das Hauptstück des Landes, das Markgrafthum Meissen mit seinem Wittenberg und Lipsk (Leipzig), das schon zu den Zeiten der Kreuzzüge in großem Rufe stand und durch einen bedeutenden Verkehr belebt ward k).

k) Leipzig, im fünften oder sechsten Jahrhundert von einem Nebenstamme der Slaven, den Serben, im Gau Scudici erbaut und im J. 1134 als

Als 1241 Hamburg und Lübeck den großen Verein der Hansa schlossen, Bremen beitrat und Braunschweig und Nürnberg zu Stapelplätzen auf der großen Heer- und Frachtstraße aus Italien nach Hamburg erklärt worden waren, da schloß sich auch das Lipsk dem Bündniß an. Dies ist der Anfang der ersten Periode seiner Wirksamkeit und seines Einflusses. In den vorhergehenden Kapiteln ist umständlich der Veranlassungen erwähnt worden, durch welche das regelmäßige Botensenden entstanden ist, auch das kaufmännische Leipzig nahm Theil daran, es sandte seine Briefboten zu Fuß und zu Roß nach Nürnberg, Augsburg, Braunschweig, Magdeburg, Hamburg, Dresden, Cöln an der Spree (Berlin), Prag und Wien, und erhielt dagegen von dort Boten, wie Bemerkungen in alten Handschriften und Chroniken der Städte melden.

Noch blühender und volkreicher wurde die Kauf- und Wehrstadt Leipzig, als durch die Reform des Königs Wenzel in Böhmen am 13. October 1409 fast alle ausländischen Lehrer und einige tausend Studenten die Universität in Prag verließen, in großer Anzahl nach Sachsen flüchteten und in ihrem Sammlungsort Leipzig die Universität gründeten. Diese Vereinigung vieler Fremden und der in die Nähe und Ferne ausgebreitete Handel vermehrten den Schriftwechsel, und dieser die Sendungsanstalten und Botenläufer. Letztere bildeten zu jener Zeit schon eine gewisse Art von Zunft und Abtheilungen, deren jede nur ihre besondern Wege ging, auf welchen diese Leute, als bekannt und sicher, Briefe und Päckchen bestellten, sammelten und zurückbrachten.

Dies war und ist — wie schon gesagt worden, — der ganz einfache Ursprung des Botenwesens, in der Folge, nach Ordnung und Regeln gestaltet, abusive Posten genannt.

---

Wehrstadt stark befestigt, durch die in der Meissener Umgebung angelegten ergiebigen Bergwerke und vom Herzog Otto dem Reichen (1157—1189) der Stadt bewilligten Märkte — jetzt Messen genannt — mächtig gehoben.

Der erste glänzende Zeitpunkt Sachsens trat mit Herzog Friedrich dem Streitbaren, aus dem Wettinschen Hause, ein. Er erhielt vom Kaiser Sigismund zu Ofen 1425 die Kurwürde mit sämmtlichen dazu gehörigen Ländern, zum Lohn für den dem Reichs-Oberhaupt geleisteten Beistand gegen die Hussiten. So ward Friedrich I. durch die Vereinigung der Länder Sachsen und Thüringen einer der mächtigsten Fürsten, dessen Spruch und Wille das Uebergewicht in Reichs-Angelegenheiten führten.

Kurfürst Albert Achilles (auch Ulysses genannt) von Brandenburg (1470—1486) verweilte entweder in seinem zweiten Staate Anspach-Bayreuth, oder am Kaiserlichen Hofe. Zwischen Berlin und seinem Aufenthaltsort ging monatlich 2 auch 3mal eine Landesherrliche Botenpost von Cüstrin durch Sachsen und zwar über Torgau, Eilenburg, Leipzig, Weißenfels bis Onolzbach (Anspach) 68 Meilen in 24 Tagen. So berichten die alten Urschriften der Anspachischen Regierungen. Einige noch vorhandene Botenzettel (im Berliner Postarchiv) enthalten die Tage und Stunden des Abgangs, der Ankunft und des Verweilens, den Namen des Boten, die Unterweges-Oerter und Zahl der Briefbunde, mithin beinahe alles, was, nach 400 Jahren, unsre jetzigen Post- und Stundenzettel enthalten müssen.

Friedrich III., (1486—1525) voll Einfluß auf Deutschlands Angelegenheiten, Stifter der Universität in Wittenberg, (1502) wohin er Martin Luther als Professor berief, lenkte durch sein kluges umsichtiges Benehmen bei der durch diesen im J. 1517 angeregten Kirchen-Verbesserung, die politischen Verhältnisse; dem hochherzigen großen Mann gebührt mit Recht der Name des Weisen.

Alle wichtigen, in die Staatsverfassung der Reichsfürsten damals eingreifenden Ereignisse erforderten eine schleunige Mittheilung der Nachrichten, Berathungen und Entschlüsse. Jene konnte nur durch reitende Boten bewirkt werden, welche die Briefe ihrer Fürsten überbrachten, wie die heutigen Couriere.

Außer diesen Kurfürsten gebührt aber auch deren Vettern, den Herzogen Albert und Georg, gleicher Ruhm, wegen der bessern Anordnung in dem Brief- und Botensenden, um eine schnellere Bestellung ihrer Regierungsschreiben, und einen lebhaftern thätigen Betrieb im Verkehr ihrer Unterthanen zu bewirken.

Denn, einigen Andeutungen in 3 Jahrhundert alten Urkunden zufolge, hat Herzog Albert Animosus (der Beherzte) zu Meissen — Stifter der Albertinischen Linie und jüngster Sohn des Kurfürsten Friedrich II. des Sanftmüthigen — während seiner Regentschaft, (1464—1500) besonders als Statthalter von Westfriesland, eigene Boten zu Fuß und zu Pferde bestellt, welche wechselnd — also Stationsweise — seine Schreiben und die der Regierungs-Behörden seiner beiden Gebiete, Meißen und Friesland, getrennt durch viele fremde Staaten, regelmäßig und schnell bestellen mußten.

Der Sohn und Nachfolger, Herzog Georg der Bärtige, welcher von seinem Vater die Statthalterschaft in Westfriesland in feudum (zu Lehn) geerbt hatte, und deshalb: „Römisch Kaiserlicher Majestät und des heiligen Reichs erblicher Gubernator „in Friesland" genannt wurde, wohnte größtentheils in seinem Residenzort Sluttorp (Schuttorf) in Friesland, um jede Meuterei der unruhigen Nation — nach ihrer Urväter Art, stets bereit zum Treubruch gegen die Staatsgewalt — sogleich mit Kraft dämpfen zu können. Die sanften gutmüthigen Meißner regierten sich selbst. Damit Georg aber mit seinem Erblande Meissen in ununterbrochener Verbindung stehen konnte, ließ derselbe im Jahr 1514 l) geregelte Botenritte nach Meissen und zurück einrichten. Jedoch, müde des Verdrusses mit dem widerspenstigen Volke und dessen Beschützern, den in der Hauptstadt Hoorn fortwährend versammelten böswilligen Landständen, überließ

l) nach einer Urkunde in den histor. Abhandl. des Geh. Just. Raths Curtius in Marburg, 1783.

überließ Georg die Erbstatthalterschaft und das ganze Land dem Kaiser Karl V. gegen baares Geld, wodurch Westfriesland wieder in Oesterreichs Besitz kam. Jene so gut eingerichteten Botenritte hörten hienach von selbst auf.

Diese Thatsachen überzeugen, daß lange vor der Errichtung der niederländisch-italienischen Post durch Franz von Taxis, (1516) kursächsische und kurbrandenburgische landesherrliche und städtische Arten von Posten vorhanden waren, ohne den Namen: Posten zu führen.

So ist durch die im Post-Archiv zu Berlin noch vorhandenen Amtsberichte erwiesen, daß schon lange vor 1550 und während der Regierung der beiden Kurfürsten Joachim I. und II. von Brandenburg, Botenposten von Cüstrin und Cöln an der Spree (Berlin) nach Wittenberg bestanden haben, von wo die Briefe durch kursächsische Briefboten nach Dresden, Leipzig, Wien, Heidelberg, Stuttgard, Schmalkalden, Augsburg, Nürnberg, Ulm ꝛc. ꝛc. auch für Kurbrandenburgische Rechnung weiter besorgt wurden.

Die Errichtung jener Taxisschen Post von Brüssel nach Wien und Italien hatte übrigens weiter keinen Einfluß auf das Botensenden in Sachsen und dem übrigen Deutschland, als daß die Benennung: Post — aus Frankreich herüber genommen — den Boten zu Fuß und zu Pferde beigelegt und nach und nach gebräuchlicher wurde.

In der Regel schickten die Obern ihre Schreiben an die Unter-Aemter, welche solche entweder durch eigene Fußboten bis an den Bestimmungsort besorgen ließen, oder von Stadt zu Stadt befördert wurden, wozu aber ein besonderer Befehl des Landesherrn nöthig war. Schickte Letzterer einen Hofbeamten mit Briefen ab, so mußten die Magistrate und Unterthanen Pferde zum Reiten, oder ein Fuhrwerk gestellen, auch Beide für solche Fälle stets bereit halten.

Die Reitpferde nannte man: Lehnklöpper, die bespannten Wagen aber: Dienstgeschirre, das Bereithalten beider hieß: Lehnspflicht, die Sorge des Gestellens gehörte zum Beruf der Kreisämter und unter diesen der Lehnrichter. Diese Zwangsdienste wurden vom Kurfürsten August im Jahr 1563 und dessen Nachfolger Christian I. vom 1. Januar 1592 an in einen jährlichen Erbzins verwandelt.

In den Zeiten der Reformation, der allgemeinen Gährung und der Gewaltschritte Karls V. gegen die protestantischen Fürsten waren der Schriftwechsel höchst wichtig und die Boten im steten Lauf. Es entstanden landesherrliche reitende und Boten-Posten im ganzen Deutschland. Die bedeutendsten darunter waren die von Cüstrin (in der Neumark) über Zinna nach Wittenberg — dem Ursprungsort der neuen Lehre, — von Wittenberg die Kursächsischen Landesboten (Posten) nach Dresden und Leipzig, von diesen beiden Städten nach Prag, Wien, Heidelberg und Kassel, auch die Post von Cüstrin über Lübben, Torgau, Eilenburg, Leipzig nach Weimar und ins Reich, wie Acten beweisen.

Wahrscheinlich wurde in diesen Zeiten eine Boten- (Post-) Ordnung herausgegeben, denn in der weit spätern Urkunde des Kurfürsten Johann Sigismund zu Brandenburg vom 20. Junius 1614 m) wird der frühern Boten-Ordnung gedacht, welche die Kurfürsten August von Sachsen (1553—1586) und Johann Georg von Brandenburg (1571—1589) im Jahre 1583 erneuert haben, folglich mußte vor dieser erneuerten schon eine ältere ergangen seyn.

---

m) Das Original im Post-Archiv zu Berlin, und vollständig abgedruckt in der Darstellung des Preussischen Postwesens von Matthias, Th. 1. S. 267

## §. 2.

## Reitende Posten, Posthaus, Postamt und Postmeister.

Der Kurfürst August (1553—1586) — ein sehr gelehrter Mann fast in allen Fächern des Wissens, sogar mit Geist und Forschungsgabe im Theologischen — war mit unermüdeter Sorgfalt und mit Eifer Bedacht, die Landwirthschaft zu befördern und die Staats-Einrichtungen zu verbessern. Zu diesen Letztern gehörte, daß er die Postanstalten — im damaligen Sinn und dem Bedürfniß in jener Zeit angemessen — durch das Errichten mehrerer ordentlichen Boten-Gänge gründete, welche wieder in vielen Städten die Bildung von Briefsammlungen veranlaßten, die sich nach einigen Jahren in Postverwaltungen — jetzt Post-Expeditionen — verwandelten, ohne jenen unter Augusts Regierung noch nicht gewöhnlichen Namen zu führen.

So entstand gewissermaßen aus sich selbst ein geregeltes Postwesen, dessen Ursprungszeit darum nicht angegeben werden kann, weil, wie oben gesagt, alle Anordnungen aus zufälligen Umständen, Veranlassungen und an mehreren Orten allgemach hervorgingen, die eben so wieder als Folgen der Anordnungen des weisen Regenten anzunehmen sind. August ist also mit Recht als der Schöpfer des Postwesens in Sachsen zu betrachten.

Nach und nach beim Anwachsen der Briefpakete und deren Schwere, verrichteten die Fußboten den Dienst stets zu Pferde und wurden deßhalb Postreiter genannt. Als ein solcher landesherrlicher wird Salomon Felgenhauer im J. 1572 zuerst aufgeführt n). Zwei Jahr nachher, 1574 ernannte ihn Kurfürst August zum Postmeister in Leipzig, ließ demselben unterm 27. Mai 1586 eine ausführliche Bestallung ausfertigen und in derselben 200 Gülden Gehalt bestimmen. In der nämlichen Zeit lebte auch Daniel Winzenberger als Postverwalter oder Postbereiter in Dresden.

---

n) So sagt die Sammlung vermischter Nachrichten zur Sächsischen Geschichte

Das Amt beider Männer hatte jedoch bei weitem nicht die jetzige Form und Einrichtung, wenn gleich von ordentlichen Fußposten nach Hessen, Braunschweig 2c. 2c. geredet wird, und Kurfürst Christian I. unterm 10. November 1586 dem Schösser in Leipzig befiehlt, noch 2 Posten zum täglichen Dienst zu vereiden, und ihnen außer dem gewöhnlichen Meilengelde, als Lohn und Wartegeld, noch ein Paar Scheffel Korn zu reichen. Diese Botengänge waren nur auf die Besorgung der landesherrlichen Schreiben beschränkt, das Publikum konnte diese Anstalt nicht benutzen.

Nach Augusts Tode gerieth das Postbotenwesen etwas in Verfall. Der Stadtrath in Leipzig nahm sich jedoch der Sache an und bestellte eigene Boten, zu deren Besoldung die Kurfürsten Christian I. und II. (1586—1611) einen Beitrag zahlten, dafür aber auch deren Briefe portofrei gingen. Diese Posten dehnten sich bald bis Franken und Schwaben aus. Herzog Ludwig von Würtemberg meldet unterm 5. October 1592 seinem geliebten Freund, Vetter und Gevatter, dem Markgrafen Georg Friedrich in Onolzbach (Ansbach), daß eine Post (wahrscheinlich eine reitende) von Stuttgard durch Nürnberg nach Sachsen angelegt worden sey.

Vorzüglich sorgte der Magistrat für das Postwesen. Der aufblühende Verkehr bewirkte einen starken Briefwechsel, mithin ein stetes Ankommen und Abgehen vieler Boten vom In- und Auslande, die zerstreut in der Stadt herbergten. Dies erregte im J. 1595 die Aufmerksamkeit des Magistrats, der es dringend nöthig fand, jenen höchst störenden Uebelstand abzustellen und einen eigenen Versammlungs-Ort dieser Leute zu bestimmen. In dem 40 Jahr vorher erbauten Waagehause — die Safranwaage genannt — ward eine eigene Briefstube (Postcomtoir) einge-

---

im B. VII. S. 223 u. f. — Pütter und Fischer dagegen behaupten, daß Kur-Sachsen erst im Jahre 1574 eigene Posten errichtet habe.

richtet und darin, zum Abfertigen der Boten und Brief-Absender und Abholenden, der Martin Lange als Postverwalter und Vorstand der Anstalt eingesetzt.

Somit war eine förmliche Postverwaltung und das nachherige Ober-Postamt gegründet.

Der Nachfolger des Lange war im J. 1599 dessen Gehilfe Gallus. Im J. 1606 steht Siegmund Hübner als Postmeister in Dresden aufgeführt.

Leipzigs Handel hob sich mehr und mehr, seine besuchten Messen und der Zufluß einheimischer und ausländischer Kaufleute forderten aber auch eine Mehrzahl der Postbeamten und Postdienstgemächer, um die vielen Absender und Empfänger der Briefe abfertigen zu können. Die bisherige Brief- oder Botenstube reichte zu den Geschäften nicht aus.

Dies bewog den Magistrat, 1608, neben jenem Waagehause ein besondres Botenhaus (Posthaus) erbauen zu lassen, den Franz Peiligke zum Botenmeister, 30 Boten zum gewöhnlichen Dienst, und 10 Hilfs- oder Beiboten, sämmtlich vereidet, zu bestellen. Die Besoldung des Peiligke war auf 1 Pfennig für jeden Brief (abgehend, oder angekommen) bestimmt, und 3 Pf. für jedes Schreiben, das er durch seinen Botenknecht (Briefträger) dem Empfänger ins Haus schickte. Waren mehrere Briefe in einem Couvert, so mußte für jedes Loth 1 Pf. bezahlt werden.

Zugleich wurde in demselben Jahre 1608, unterm 4. Februar eine neue Boten-Ordnung bekannt gemacht. Sie trat den 3. März in Kraft und schildert die Verfassung des damaligen Postwesens. Die Boten mußten nämlich die ihnen vom Botenmeister aufgetragenen Reisen, gleichviel wohin, unweigerlich in Person verrichten und die Briefe in der besondern Büchse — dies Zeichen ihres Amts wie im Kurbrandenburgischen — fortbringen. Jeder Bote empfing für die Meile innerhalb Landes, jedoch nicht über 16 Meilen weit, 2 Groschen, ins Ausland 2 Gr. 3 Pf., und wenn er Tag und Nacht gehen mußte, 3 Gr.,

außerdem noch im Bestimmungsorte 2¼ Gr. täglich Zehr- und Wartegeld. — Jeder Brief wurde mit dem Vermerk der Abgangs- und Ankunftszeit in das Register (jetzt Post-Manual) eingeschrieben. — Zum Aufrechthalten der Ordnung und Bestrafen der Pflichtvergessenen hielten 2 Rathsherren, Botenherren genannt, jährlich 4 Gerichtstage, allemal am Sonnabend vor Trinitatis, Crucis, Lucä und Reminiscere.

Viele Course entstanden bald nach einander, wie z. B. 1603 und 1615, die höchst wichtigen reitenden und fahrenden Posten von Leipzig über Naumburg und Erfurt nach Frankfurt a. M.

So blieben die Verbesserungen der Postanstalten im raschen Fortgange, welchen besonders Kurfürst Johann Georg I. gleich nach seinem Regierungs-Antritt (1611) eifrig förderte, die unzureichend gewordenen Posten vermehren und in Leipzig statt des Botenamts ein Postamt errichten ließ. Der Johann Sieber ward zum Postmeister (also der Erste in der Reihefolge), und Vorstand mit 120 Gulden Gehalt aus der Renthei-Kammerkasse für die Besorgung der landesherrlichen Briefe bestellt und ihm die ganze Post-Einnahme für die Dienstverwaltung überlassen.

---

## §. 3.

## Kaiserlich Reichs- und Königlich Schwedisches Postwesen in Leipzig.

Kaiser Rudolph II. errettete im Jahr 1595, das sehr herunter gekommene Taxische Postwesen vom Fall, indem er den Besitzer Leonhard von Taxis zum Reichs-General-Postmeister und Reichs-Freiherrn ernannte, die bisher Königlich spanisch-niederländischen Posten zu Reichsposten erklärte und deren Aufnahme den Fürsten Deutschlands sehr empfahl (s. Taxis Kap. 2. S. 116).

Kurfürst Christian II. von Sachsen und einige Reichsstände widersprachen der willkührlichen Handlung des Kaisers

vergeblich; denn Rudolph berief sich auf seine Macht, Befugniß und Reservat=Rechte — die Niemand kannte und die nur auf bloßes Bedünken und Vorgeben gegründet waren. Die Fürsten in Norddeutschland nahmen weiter keine Kenntniß von dem Vorgange, noch weniger von der erneuerten Empfehlung und dem Ansinnen des deutschen Oberhaupts, die Reichsposten in ihre Lande einzuführen; sie verbesserten vielmehr die eigenen Anstalten.

Am 27. Julius 1615, erschien dem Hause Taxis ein neues Glück. Kaiser Matthias ernannte den sehr bedrängten Lamoral zum Reichsgrafen und Reichs=General=Erb=Postmeister im deutschen Reiche — jedoch die Kaiserlichen Erbstaaten ausgenommen — und mit der Befugniß, seine Posten überall auszubreiten und einzurichten (s. Taxis Kap. 2. S. 118).

Fußend auf diese Berechtigung leitete der General=Postchef seine mit neuen Kräften begabten Anstalten nach allen Seiten, auch nach Sachsen hin, dessen Posten allerdings nicht mehr zureichten, die monatlich zunehmende Menge Briefe zu befördern. Dies steigerte zwar Lamorals Aufmerksamkeit, jedoch mußte die Ausführung seines Planes mit Vorsicht geschehen, weil der Regent Johann Georg I. sehr leicht zum Argwohn gestimmt, wohl gar gereizt werden konnte, den Antrag abzulehnen und in seinem Staate keine fremde Anstalt dulden zu wollen. Ueberdies standen am Kaiserlichen Hofe und bei den Reichsgerichten die Fürstenhäuser Sachsen, Brandenburg und Braunschweig in dem wohlbegründeten Rufe, daß sie sich um die Kaiserlichen Mandate wenig kümmerten und mit unbezwingbarem Eigensinn und unzweideutigen Widersprüchen, im Gefühl eigener Kraft, jedem Aufdringen fremder und Abbruch ihrer Gerechtsame entgegen strebten.

Aus diesen Gründen sandte Graf Lamoral den Einsichtsvollen und gewandten Reichs=Postmeister v. d. Birghden aus Cöln nach Dresden, um bei dem Kurfürsten dessen Einwilligung in das Errichten einer Reichspost=Verwaltung in Leipzig — in der Folge in allen Städten — auszuwirken, auch wünschte der Reichsgraf, daß der Kursächsische Stadt=Postmeister Sieber

die Verwaltung übernehmen möge. Ein solches Anerbieten war in der Regel der Schritt in ein neues Gebiet, um festen Fuß zu fassen und in solcher Vereinigung der Landesstelle mit dem Reichs-Postwesen die Unschädlichkeit einer fremdherrlichen Postanstalt zu verdeutlichen.

Der Kurfürst genehmigte den Antrag mit einigem Vorbehalt, Sieber ward zum Taxisschen Postdienst im ganzen Lande, eigentlich aber für den Cours von Leipzig nach Frankfurt a. M. vereidet, und unterzeichnete am 26. Junius 1616 den gerichtlichen Kontrakt, in welchem derselbe noch Botenmeister des Raths zu Leipzig genannt wird.

---

Der dreißigjährige Krieg wüthete fort, Handel und Gewerbe stockten, alle Gemeinschaft und Verbindungen im Inlande und mit den Nachbarn wurden gestört.

Der Kurfürst — geleitet von seinem Hofprediger Doctor Hoë und dieser vom Kaiser mit 10,000 Thalern gewonnen — neigte sich auf Oesterreichs Seite; da aber Tilly, der schreckliche Feldherr des katholischen Heeres, in Sachsen eindrang und dies Land wie herrenlos behandelte, ergriff Johann Georg die Gegenwehr, rief den Schweden-König Gustav Adolph zur Hilfe und ließ sein Heer sich mit dem Schwedischen vereinigen. Die Schlacht am 7. September 1631, bei Breitenfeld in Leipzigs Nähe entschied für den König und Leipzig ward besetzt. Zugleich erschien der Schwedische Feld-Postmeister Andreas Weichel, er errichtete eigenmächtig in der Stadt sein Postamt, zog alle Correspondenz, mithin auch die ganze Post-Einnahme, an sich, vertrieb die Taxisschen Post-Beamten, machte die Königlich Schwedische Post-Ordnung allen Einwohnern zur Befolgung bekannt und das Land sich zinsbar.

Die Erpressungen der wilden Gäste und Befreier wurden unerträglich. Johann Georg, entrüstet, daß Schweden, als

eine fremde Macht, sich in der Protestanten Sache die Ober-Direction anmaßte, welche dem Kurfürsten von Sachsen gebührte, verließ das Bündniß und versöhnte sich mit dem Kaiser (Ferdinand II.), der sich schon längst bemüht hatte, seiner Feinde Zahl und Macht durch besondre Verträge zu mindern.

Der am 30. Mai 1635 in Prag geschlossene Friede brachte dem geplagten Sachsen nun Ruhe und den Besitz der Markgrafthümer Ober- und Nieder-Lausitz. Sie waren ein Geschenk und thätiger Dank Ferdinands für die Bundestreue und Hilfe gegen das aufrührische Böhmen, das 16 Jahr vorher (1619) den Kaiser des Throns verlustig erklärt und den Kurfürsten Friedrich V. von der Pfalz zu seinem Könige erwählt hatte.

Durch jenen Länderzuwachs breiteten sich nun Sachsens Gebiet und Posten bis Schlesien aus und die alten Handelsstädte Budissin (Bautzen) Zittau, Görlitz, Camenz, Löbau und Lauban brachten dem neuen Mutterstaat den reichsten Gewinn, denn sie hatten von den Kaisern und den Königen in Böhmen viele Privilegien und reichsstädtische Freiheiten erhalten und standen schon seit Jahrhunderten im Handel und Schutzverein mit Meissen und Dresden.

Nachdem Leipzig 1637, von der Schwedischen Besatzung war geräumt worden o), begehrte Graf Lamoral von Taxis, seine Posten wieder einführen zu können. Johann Georg, seine landeshoheitlichen Rechte beachtend, — welche 11 Jahr nachher der Münstersche Friede (1648) bestätigte und sicherte — versagte jedoch die Wieder-Aufnahme. Diese Verweigerung wurde wiederholt, als Lamoral, gleich nach dem Abschlusse jenes Friedens, seinen Antrag auf die Einführung des Reichs-Postwesens

o) Im J. 1642 rückten die Schweden von neuem in Leipzig ein. Der Feldmarschall Torstensohn bestellte sogleich nach des Stadt-Postmeisters Mühlbach Abreise, der nicht in Schwedische Dienste treten wollte, am 10. Julius den Johann Dickpaul zum Postmeister, welcher, Kraft der Obergewalt, das ganze Sächsische Postwesen als Königliches Eigenthum bis zum Abzuge der Schweden, 1650, beherrschte.

in Leipzig erneuerte und den halbvergessenen, 1636 entlassenen Kursächsischen Postmeister Sieber als Reichs-Postbeamten einsetzen wollte. Der Kurfürst verbat sehr ernst alles Einmischen in die Sächsischen Post-Angelegenheiten.

Dennoch ersuchte nach 4 Jahren, 1652, der Kaiser Ferdinand III. den Kurfürsten, den Taxisschen Beamten Lazarus Kittelmann zum Postmeister in Leipzig und Post-Inspector im Ober- und Niedersächsischen Kreise zu bestellen. Aber der Antrag wurde ebenfalls und für immer abgelehnt, weil der Eingeborne, Christoph Mühlbach, als Ober-Postmeister schon ernannt und beeidiget worden war.

---

## §. 4.

### Verpachtung der Posten. Post-Regale. Ober-Postmeister in Leipzig und deren Einrichtungen.

In den frühen Zeiten dachte man noch nicht daran, das Postwesen als eine einträgliche Staats-Anstalt zu benutzen, darum bezogen auch die Postverwalter die Einnahme.

Erst im Jahr 1633, erkannte man den finanziellen Vortheil in der Bereicherung des Postmeisters Johann Sieber in Leipzig, dessen feindselig gewordener Privatschreiber Burchhard Koch sich gegen das Kammer-Collegium erbot, das ihm zu verleihende Postamt ohne Besoldung zu verwalten, alle Kurfürstliche Schreiben portofrei befördern zu lassen und dennoch 500 Gulden jährlich Pacht zu geben. Sieber wollte dasselbe leisten, Koch, um seinen Brodherrn zu verdrängen, steigerte den Antrag auf 1500 Gulden, zu welcher Summe auch Sieber sich verstand, sie aber nie bezahlte, nach 3 Jahren sein Amt niederlegte und als Ober-Proviantmeister in Kaiserliche Dienste trat.

Nach dessen Abgange ernannte der Kurfürst Johann Georg I. drei Postverwalter, den Christoph Mühlbach, jenen Burch-

hard Koch und den Gabriel Gärtner, zur Leitung der Postgeschäfte, den Ersten, Christoph Mühlbach, aber zum Vorstand und Nachfolger des abgegangenen Ober-Postmeisters und verminderte die Pachtsumme auf jährlich 500 Thaler. Als Vorstand errichtete derselbe im Jahre 1652 reitende Posten von Leipzig nach Dresden und mehreren Orten, mit welchen aber keine Geldbriefe und Handpäckchen, wie bei andern geschah, befördert werden durften, und hob die nun überflüssig gewordenen Botenposten und Lohnkutschenfahrten auf jenen Coursen auf.

Die Post-Einkünfte mehrten sich von Jahr zu Jahr, daher die Rentkammer im Jahr 1654 den Post-Pachtzins auf 800 Thaler, und nach 4 Jahren, (1658) auf 1000 Thaler jährlich erhöhte.

In des den 7. October 1681 verstorbenen Ober-Postmeisters von Mühlbach p) Stelle trat der Kaufmann und Accisrath Gottfried Egger und pachtete das gesammte Postwesen für 1500 Thaler jährlich. Dieser rastlos thätige Mann fand bei seinem Amts-Antritt nur reitende Posten, das ganze Landes-Postwesen unzweckmäßig geordnet und in manchen Städten noch fremde Postverwaltungen, welche allerdings die Einnahme der inländischen schmälerten. Hauptposten gingen von Leipzig nur nach Dresden, Prag, Wien, Berlin, Nürnberg, Regensburg und Frankfurt a. M. Der Ertrag war unbedeutend und mußte so bleiben, weil Privatboten, Landkutscher und was sich sonst vom Brief- und Paketbestellen nährte, das gewohnte Handwerk unermüdlich trieben. Leipzigs Oertlichkeit an sich begünstigte dasselbe und die großen Handelsstraßen nach Nürnberg, Frankfurt und Hamburg, besonders das nahe Preussische Halle, erleichterten die Mittel, eine Defraudation unentdeckt begehen zu können.

Auf Eggers Antrag wurde diesem Abbruch durch die Verordnung vom 17. December 1681 gesteuert, daß alle Fuhrleute

---

p) Er war 1669 vom Kaiser geadelt und zum Kaiserlichen Reichs-Postmeister ernannt worden.

und Botenläufer die ihnen zur Bestellung gegebenen, oder von ausländischen Stadtboten überbrachten Briefe und Pakete in die Posthäuser liefern sollten. Dies Edict erklärte zugleich:

daß das **Postwesen** ein Ober-Hoheits-Recht,
folglich, ohne die mindeste Beschränkung,
**ein landesherrliches Regale**
sey.

Nur drei Jahr lebte der noch junge Mann in seinem Beruf, sein früher Tod am 10. Julius 1684 hemmte das Ausführen vieler großen Pläne.

Der Acciserath **Wilhelm Ludwig Daser**, ein gelehrter umsichtiger Mann erhielt die erledigte Stelle, welche wegen der Irrungen mit den benachbarten Poststaaten und veränderten Verhältnissen, sehr wichtig geworden war. Bei der Uebernahme des Amts zahlte der Ernannte nur 750 Thaler, von 1686 an, 1000 Thaler Postpacht. In demselben Jahre errichtete er die für Leipzigs Handel und für Reisende so wichtigen fahrenden Posten nach Hamburg, Nürnberg (in die Stelle des Stadtboten) und Frankfurt a. M. Der Mann hatte viele Feinde, die ihm Allerlei zur Last legten. Besonders bewirkte die Kaufmannschaft in Leipzig beim neuen Kurfürsten **Johann Georg** IV. durch dessen Günstling, den Grafen **Ludwig Gebhard** von **Hoym**, daß der Verfolgte sein Amt verlassen mußte. Auch der seit 8 Jahren erworbene beträchtliche Gewinn reizte den Rathsherrn und reichen Kaufmann **Johann Jacob Kees** aus Schwaben, im October 1691, der Kurfürstlichen Rentkammer 5000 Thaler jährlichen Pachtzins anzubieten. **Daser** wich dem Mehrbietenden, welcher mit dem Titel: Commerzienrath, die Leitung des gesammten Postwesens übernahm. Beide Männer wechselten einige Mal ihre Stellen, bis **Kees** sich zu einer Abfindung von 1000 Thaler an den **Daser** auf 6 Jahre verpflichtete.

Das erste Unternehmen des neuen Ober-Postmeisters war auf die Erlangung eines dem Zwecke entsprechenden Amtsgebäudes gerichtet, in welches zugleich auch Reisende aufgenommen werden

könnten, es ward daher im J. 1692 ein neues Posthaus erbaut. Seine nächsten Sorgen und Bemühungen gingen auf die Aufhebung der fremden Stationen im Sachsenlande. Die kurbrandenburgischen Postmeister in Wittenberg und Düben wurden entfernt, und in deren Stellen Sächsische Postbeamten eingesetzt, auch die fremdherrlichen Stationen aufgehoben, Landes-Unterthanen zu Postillonen angenommen und eigenthümliche Gränz-Postwechsel eingerichtet.

Rezesse wurden mit den benachbarten Ober-Postbehörden geschlossen. Zur Beschränkung des Privat-Botenwesens und zur Unterdrückung der Unterschleife fast aller Landkutscher erschien die Verordnung vom 20. Januar 1694, welche zugleich das Führen des Posthorns und Blasen auf demselben jedem Privatfuhrwerke untersagte.

---

## §. 5.

## Kur-Brandenburgische Postanstalten in Sachsen. Postverbindungen.

Schon im Anfange des siebzehnten Jahrhunderts unterhielt Kur-Brandenburg eine eigene Kanzlei-Botenpost (fahrend) von Berlin über Prag, Eger und Nürnberg nach Regensburg. Statt derselben übernahm am 30. Januar 1653 der Kursächsische Postmeister Christoph Mühlbach, nach seinem Vorschlage, das Absenden eines eigenen Boten wöchentlich einmal — Sonnabends — von Eger nach Regensburg und zurück, wofür derselbe wöchentlich 5 Thaler Porto und Botenlohn erhielt. Vom Januar 1660 an ging diese Post wöchentlich zweimal von Berlin über Saarmund, Treuenbriezen, Wittenberg und Düben nach Leipzig. Mit dieser Verlegung entstanden die Kur-Brandenburgischen Stationen in den Kursächsischen Städten Wittenberg, Düben, Leipzig, Merseburg und Naumburg. Jene drei

ersten zur Besorgung der Reichstags-Gesandtschaftspost zwischen Berlin und Regensburg und die zwei letzten für die fahrende Post von Halle nach Jena, auch mit Ausnahme Leipzigs, um die mit diesen Posten und den Brandenburgischen Postboten überbrachten Briefe in dem Orte zu bestellen, die weitergehenden Briefe aber durch kursächsische Postboten abzusenden.

Dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm (dem Großen) war durch den Westphälischen Friedensschluß von 1648, Art. XI., §. 6 das Herzogthum Magdeburg zuerkannt worden, dessen wirklicher Besitz jedoch erst nach dem Absterben des zeitigen Administrators und weltlichen Erzbischofs, Prinzen August von Sachsen erfolgen dürfe. Darum konnte der Kurfürst in dem Vertrage vom Julius 1662 wohl das Errichten kursächsischer Stationen und Postverwaltungen in dem noch nicht erhaltenen Magdeburgischen Lande und den freien Durchgang der reitenden Post von Leipzig durch Halle nach Braunschweig erlauben. Zugleich wurde eine fahrende Post von Berlin nach Leipzig angeordnet und dem Kurhause Brandenburg gestattet, einen eigenen Post-Factor oder Agenten, den Johann Abraham Ihle in Leipzig zu bestellen.

Dieser stand eigentlich in Eidespflicht als kursächsischer Postamts-Gehilfe und besorgte nicht nur das Abfertigen der Reichstags-Gesandtschaftspost zwischen Berlin und Regensburg, mit welcher auch Leipziger Briefe hin und zurück befördert wurden, sondern half auch in den Post-Expeditionen. Er sowohl, wie der Ober-Postmeister in Leipzig erhielten Besoldung von Kurbrandenburg, Letzterer in frühern Zeiten, wie Mühlbach und dessen Nachfolger Egger, 100 Thaler jährlich als Neujahrsgeschenk, welches in der Folge in ein festes Gehalt verwendelt wurde, alles für die Mühwaltung in den Brandenburgischen Post-Angelegenheiten.

Dies beweisen die in der General-Postkasse in Berlin noch vorhandenen Rechnungsbücher und der im Berliner Post-Archiv noch aufbewahrte Ausgabe-Etat für das Jahr 1689, bestätigt vom Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg (seit 1701

König Friedrich I. von Preussen) zu Cöln an der Spree (Berlin) den 18. März 1689, mit unterzeichnet vom Premier-Minister Eberhardt von Dankelmann.

In der Urschrift steht:

70. Daniel Müller Postmeister in Wittenberg 40 Thlr.
71. Christian Brause „ „ Düben . 30 „
74. Wilhelm Daser „ „ Leipzig bekombt zur jährlichen Besoldung . . . . . . 100 „
75. Johann Abraham Ihle, Factor zu Leipzig hat den 25. Theil der Postgelder in Leipzig und daneben noch jährlich . . . . . . . . 100 „
76. Daniel Müller, adjungirter Faktor zu Leipzig bekombt jährlich . . . . . . . . . . . 100 „
77. Hanns Bertram Postmeister zu Kalbe u. s. w.

Außerdem werden die Postverwaltungen in Zeitz, Wieseke, Merseburg, Naumburg und Jena als Brandenburgische besoldete Stationen, Behufs der oben genannten Gesandtschafts-Post aufgeführt.

Jene Factore überschritten aber in der Folge die Gränzen ihrer amtlichen Bestimmung; sie sammelten in ihrem Wohnort Briefe und Pakete und entzogen dadurch den Landesherrlichen Posten das Einkommen. Auf den Vorschlag des Kammer-Präsidenten L. B. von Hoym in Dresden wurden mehrere Posten angelegt, dadurch der Geschäfts-Umfang der Post-Factore von selbst beschränkt und deren Entbehrlichkeit im J. 1692 bewirkt.

Dies Verdrängen übte Sachsen als eine Vergeltung aus. Friedrich Wilhelm der Große hatte nämlich, dem Münster-Osnabrücker Friedensschluß von 1648 gemäß, 1680 gleich nach dem Absterben des Administrators, Prinzen August von Sachsen, das Herzogthum Magdeburg übernommen, die darin amtlich wohnenden kursächsischen Postverwalter entfernen und den fremdherrlichen Cours von Leipzig über Halle nach Braunschweig aufheben lassen und zwar mit Recht.

Denn es mußte allerdings befremden, daß Sachsen die in seiner Postkleidung betroffenen Postillone für Kaiserliche Reichs-Postreiter ausgab, die Herzoglich Braunschweigische Regierung dagegen in einem Schreiben vom 30. August 1683 eben diese Reiter als ihre Fürstliche Landesherrlichen Postillone reclamirte. Bei diesem Widerspruch verblieb der Kurfürst bei seinem Willen, keinen fremden Posten den Durchgang zu erlauben. Um die Verbindung Leipzigs mit Braunschweig, Lüneburg, Hamburg und Bremen beizubehalten, verlegte Sachsen die Postroute über Merseburg nach Quedlinburg — dies damals noch unter Kursächsischer Schutzherrschaft — und knüpfte hier die Post an die Reichspost aus Braunschweig an.

Im Jahr 1693 trug der Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg — nachmals König Friedrich I. von Preussen — auf eine Universal-Vereinigung der Posten beider Kurstaaten an, hob die fahrende Post von Berlin nach Wittenberg auf und verlegte diesen Cours über Zerbst nach Halle, ließ auch eine eigene reitende Post von Halle über Halberstadt nach Braunschweig veranstalten, um die Leipziger und Böhmische Correspondenz auf diesen Cours zu leiten. Diesem Leipzigs Handel bedrohenden Abbruch vermochte Sachsen nur dadurch vorzubeugen, und zugleich den Leipzig-Berliner Cours aufrecht zu erhalten, daß es im Mai jenes Jahrs 1693 einen Postmeister in Wittenberg, den Johann Balthasar Zimmermann, bestellte und eine fahrende Post von Dresden nach Wittenberg errichtete, die sich hier an die Leipzig-Berliner und in Dresden an die über Prag nach Wien anschloß. So war denn ein fast gerader Postenlauf von Berlin durch Sachsen nach Böhmens und Oesterreichs Hauptstädten entstanden.

Nach manchen Verhandlungen zwischen den Sächsischen und Brandenburgischen Bevollmächtigten — welche die Vortheile ihres Staats nicht schmälern lassen wollten — kam auch 1697 eine fahrende Hauptpost von Leipzig über Cöthen (bis hier für kursächsische Rechnung) und Magdeburg nach Hamburg in Ausführung. Sie war bestimmt, die Briefe und Sendungen aus

Oester-

Oesterreich, Böhmen und Sachsen nach den Handelsstädten an der Nordsee, nach Holstein, Dänemark, dem ganzen Norden und so zurück zu befördern. Ihrer ist im Kap. 3, Preussen, S. 224. umständlich gedacht worden, da sie der Ursprung eines lange gedauerten Zwistes und Abbruchs gewesen ist.

Seit vielen Jahren pflogen die beiden Kurstaaten Sachsen und Brandenburg wichtige Unterhandlungen, um die beiderseitigen Postverhältnisse zum gemeinsamen Vortheil festzusetzen. Am 2. December 1699 hatten endlich die Postchefs, der Kursächsische General-Erb-Postmeister v. Flemming in Dresden und der Kurbrandenburgische Staats-Minister v. Schmettau in Berlin, einen bündigen Rezeß über nachfolgende Punkte abgeschlossen:

> Vereinigung der beiderseitigen Posten auf den bestimmten Gränzstationen in Cöthen, Großkugel (jetzt Skeuditz), Wittenberg und Zerbst — Fortdauer der brandenburgischen fahrenden Post von Halle über Merseburg und Naumburg nach Jena. Sachsen übernahm das Weiter-Befördern der Gesandtschafts-Post zwischen Berlin und Regensburg und zwar von Halle bis Bayreuth unentgeldlich.

Der König August bestätigte diesen Rezeß den 17. Januar 1700, dem zugleich ein Neben-Vertrag angehängt war, wie es mit der Besorgung der von Leipzig über Quedlinburg und Halberstadt und Braunschweig nach Hamburg und Bremen gehenden Reichspost gehalten werden sollte. Die Factorschaft des Ihle in Leipzig hatte längst aufgehört.

---

## §. 6.

## Ober-Postbehörde für ganz Sachsen Erb-General-Postmeister.

Die vielen und bedeutenden Postanstalten des Inlandes, noch mehr die höchst wichtig gewordenen Verhältnisse mit den Nach

bar-Poststaaten forderten dringend das Errichten einer für sich handelnden Ober-Postbehörde, an welche man sich wenden, deren Kraft und Standpunkt alle Schwierigkeiten sogleich beseitigen und das Sachdienliche anordnen könne. Beschränkt im Wirken und in der Macht vermochte jedoch das den übrigen Postämtern fast gleichgestellte Ober-Postamt in Leipzig nicht, den Zweck zu erfüllen. Man erkannte dies und die dringende Nothwendigkeit, eine solche Ober-Behörde anzuordnen, von welcher jede Post-Angelegenheit mit vollständiger Sachkenntniß erwogen, geleitet, festgestellt, die rechten Maßregeln angewendet und die so blühende Staats-Anstalt, wie das Postwesen schon damals war, unter Aufsicht gehalten würden.

Kurfürst Johann Georg IV. genehmigte daher in dem Edicte vom 24. Februar, und der Tax- und Post-Ordnung vom 13. und 19. Mai 1693 §. 2 die Bestimmung

des Ober-Postamts in Leipzig zur Ober-Post-behörde des Kurstaats,

welcher alle Landes-Postanstalten und Postbeamten in allen Post-Angelegenheiten untergeordnet seyn sollten, und welche das gesammte Haupt-Postkassen- und Rechnungswesen zu besorgen habe.

Jene Gesetze enthalten zugleich die gegenseitigen Verpflichtungen des Publikums und der Postbeamten, eine sehr ausführliche Nachweisung der Portosätze für Brief-, Geld- und Paketsendungen und sehr bestimmte Vorschriften wegen der Reisen mit den ordinären und Extra-Posten — wegen Hilfsleistung der Unterthanen bei Unfällen der Posten — Ausweichens der Privat-Fuhrwerke beim Begegnen — Gebrauchs der Postkleidung und Postzeichen im Dienst — Unterlassens und Bestrafens der Post-Unterschleife und sittlichen Betragens gegen die Postbeamten.

Durch diese landesherrlichen Verfügungen waren nun ein für sich regierendes Post-Departement eingeführt und die Abgaben der Correspondenten und Reisenden geregelt und bestimmt worden.

Es scheint, daß man dem Ober-Postmeister Kees die Alleinherrschaft nicht überlassen konnte oder mochte, denn nach 4 Jah-

ren, 1697, wurden demselben ein Gehilfe in der Ober-Postverwaltung, der sehr verdienstvolle Christian Leonhardi zugeordnet und der früher entlassene Daser als Accisrath und Ober-Postaufseher (Inspector) angestellt.

---

Nach dem Absterben Johann Georg IV. (1694) folgte sein Bruder Friedrich August in der Regierung, der, um König von Polen zu werden, 1697 zur römisch-katholischen Kirche übertrat.

Diesem Monarchen gefiel es, das ganze Postwesen dem General-Major — nachmals General-Feldmarschall — Geheimen Rath und Kriegs-Präsidenten, Jacob Heinrich Grafen von Flemming mit der Würde eines Erb-General-Postmeisters und Chefs aller Postbeamten zu verleihen.

Das Cammer-Collegium trat hierauf seine bisherige Ober-Regierung des Postwesens, nach der Bekanntmachung vom 29. März 1698, ab. Die ganze Würde enthielt indessen nur eine prunkende Hof-Charge, ihr Inhaber herrschte nur dem Titel, nicht dem Wesen nach. Persönliche Verhältnisse drängten den Beglückten — bald nachher zum General-Lieutenant erhoben — nach 2 Jahren (1700) der Erb-Belehnung zu entsagen, solche seinem Bruder, dem General-Major Joachim Friedrich v. Flemming zu überlassen, und das Postwesen für 160,000 Thaler an den König zu verkaufen. Er behielt sich 1000 Thaler Pension, den General-Postmeister-Titel und noch einige Vortheile vor.

Aber wegen der höchst lästigen und weitläuftigen Connexionen mit seinen zudringlichen Gläubigern überließ der Großwürdenträger auch die Hofcharge als Titular-Erb-General-Postmeister mit allen Emolumenten für 200,000 Thaler dem Kammer-Kollegium. Dies dagegen trat dem Ober-Postmeister Jacob Kees — welcher jene Summe durch Zurückgabe eines Wechselbriefes des Grafen von Flemming bezahlte, — und zur Bezahlung jener

160,000 Thaler Kaufgelder 30,000 Thaler hergegeben hatte, das gesammte Postwesen auf 6 Jahr ab, wofür derselbe 12,000 Thaler Pachtzins entrichtete.

---

## §. 7.

## Uebersicht des Posten-Zustandes im Jahr 1700.

Der Rückblick am Schlusse des siebzehnten Jahrhunderts zeigte dem Staate Sachsen seine erlebten Umwandlungen, die mächtigen Fortschritte in der Kultur, den gewonnenen Einfluß auf Handel und Gewerbe und die Erweiterung seines Gebiets. Außerdem bekundeten die Schöpfung vieler Staats-Anstalten, die angeknüpften Verbindungen und die Verbreitung seiner Posten im Innern und nach dem nahen und fernen Auslande den Lohn seines Strebens nach Wohlstand und dieser zeigte sich gesichert durch die geschlossenen Postverträge mit Taxis am 10. October 1692 — mit Polen, wegen des Courses über Breslau nach Warschau, den 19. September 1694 — mit Oesterreich am 26. August 1697 und mit Kur-Brandenburg den 2. December 1699. Alles seit kaum 50 Jahren gegründet und ausgeführt.

So gingen schon im Jahr 1700 aus Leipzig, diesem Hauptpunkt aller Postanstalten des ganzen Landes, diesem Vereinigungs- und Ausgangs-Ort aller Course, wöchentlich 2 fahrende Posten und 1 reitende nach Dresden, — 2 fahrende und reitende über Erfurt nach Frankfurt a. M. — 3 reitende nach Braunschweig, Hamburg, Lübeck, Bremen und Holland — fahrende und reitende über Hof nach Nürnberg — fahrende Posten nach Berlin, Halle, Annaberg, Breslau, Freiberg, Schneeberg, Sorau, Zerbst und über Magdeburg nach Hamburg ꝛc. ꝛc.

Welch eine Zahl in jener Zeit! Zusammen 32 fahrende und 8 reitende Posten, alle nur allein aus Leipzig abgegangen, in jeder Woche zweimal, mithin 80 Posten am Schlusse des Jahr-

hunderts. Unter diesen enthielt die längste Courslinie innerhalb Landes 53½ Meile von der schlesischen Gränze über Budissin, Leipzig und Langensalze bis an das hessische Gebiet.

---

## §. 8.

## Verwaltung und Fortschreiten in den Verbesserungen.

Der Diensteifer und die Bemühungen des Ober-Postmeisters **Kees** in den so vortheilhaften Postanlagen wurden durch die Bestellung seines Sohnes zum Nachfolger belohnt. Die fahrenden Posten von Leipzig nach Kassel — von Dresden nach Lübben — von Leipzig über Naumburg nach Erfurt — die Verlegung der Post über Grimma — die reitende Post nach Sondershausen und Nordhausen — die fahrende nach der Niederlausitz — die reitende von Erfurt nach Arnstadt und die Errichtung eines kursächsischen Postamts in der Reichsstadt Mühlhausen waren seine letzten Werke. Außer diesen Anstalten war durch seine Vermittelung der nachtheilige Zwiespalt mit Taxis in dem Rezeß vom 15. Januar 1703 beseitiget worden. Der verdienstvolle Mann starb den 20. September 1705.

Sein adjungirter Sohn, der Rathsherr und Hofrath **Johann Jacob Kees** übernahm die Verwaltung des Ober-Postamts und die Leitung des gesammten Postwesens mit der Benennung: Kurfürstlicher Commerzien-Rath und gegen Entrichtung eines Pachtzinses von 12,000 Rthlr. und eines Vorschusses von 200,000 Rthlr., worüber der König eine Versicherung ausstellte (s. §. 6).

Sein erstes Geschäft war die Einführung der Postkutschen und zwar zuerst von Leipzig nach Dresden und der Ankauf des Gräflich **Coselschen** Gebäudes zu einem Posthause für 16,000 Thaler. Seine andern Unternehmungen hatten jedoch keinesweges den glücklichen Erfolg wie die seines Vaters, der sich nie in weit

aussehende Pläne einließ. Manche Widerwärtigkeiten und wahrscheinlich einige Winke von oben herab bewogen diesen Postchef, seinem Landesherrn und dem Kammer-Collegium das gepachtete Postwesen am 1. Julius 1712 zurück zu geben und die Verwaltung des Ober-Postamts nieder zu legen. Kees ward mit nur 150,000 Thaler — statt der von seinem Vater durch den v. Flemmingschen Wechsel vorgeschossenen 200,000 Thalern — abgefunden, ihm der Titel: Hof- und Justizrath als Zugabe ertheilt und das ganze Landes-Postwesen der Kammer zur Ober-Aufsicht wieder übertragen. Dem schon im J. 1697 zum Gehilfen in der Postverwaltung bestellten Ober-Post-Commissar Christian Leonhardi ward die allgemeine Leitung und Beaufsichtigung der Postanstalten überlassen.

Um dieselbe Zeit kam auch die seit Jahren verabredete fahrende Post zwischen Dresden und Berlin zu Stande. Vor jenem Jahre 1712, besorgte eine sogenannte Post- und Landkutsche q) aus dem Gränzstädtchen Baruth die Gütersendungen zwischen Berlin und Dresden. Ein Lohnfuhrmann aus Lübben gab sich unverdrossen die Mühe, jene Postkutsche zu beeinträchtigen, um sich redlich zu ernähren. Er beförderte nämlich Briefe, Personen und Pakete nach und aus der Lausitz, nach Dresden und Berlin; Einrede und Widersprüche waren von den Obrigkeiten nicht zu befürchten, weil der Fuhrherr es mit den Zahlungen für ihre Sendungen eben nicht genau nahm und in jener guten Zeit die Gewerbefreiheit schon als Gesetz bestand.

Das Unsichre und Unschickliche, nebst dem Abbruche durch beide Fuhrwerke veranlaßte beide Ober-Postbehörden, in Leipzig und Berlin, gemeinsam eine bessere Einrichtung zu treffen und durch die Veranstaltung einer fahrenden Post zwischen beiden Residenzstädten den Eingriffen in das Post-Regale zu steuern.

---

q) Postkutschen. Deren Verfassung s. Kapitel 3. Preussen, S. 227.

## §. 9.

## Post-Ordnung und neue Einrichtung im Postwesen.

Sachsens Postwesen war nun wohlgeordnet, die Anstalten zeigten den großen Nutzen ihrer Einrichtung, die Posten im Innern des Landes und nach den Nachbarstaaten gingen ungestört. Manches hatte sich anders gestaltet, darum mußten denn auch auf den gegenwärtigen Zustand passende Vorschriften gegeben werden, welche in der neuen Post-Ordnung vom 27. Julius 1713 vereinigt wurden; ein Werk jenes Ober-Postmeisters Leonhardi, was sich über alle Gegenstände des damaligen Postwesens verbreitet und die Grundlage aller nachfolgenden Verfügungen geworden ist.

Dies Post-Gesetzbuch umfaßt in gedrängter Kürze die Bestimmung der Gerichtsbarkeit, der Befugnisse und Dienstpflichten der Postbeamten — das Befahren der Wege — das Ausweichen der Privat-Fuhrwerke — das schleunige Oeffnen der Thore und Schlagbäume beim Ankommen der Posten — die Begränzung des Gewerbes der Boten und Lohnfuhrleute und die Obliegenheit Beider gegen das Postwesen — die Pflichten der Reisenden — die Bestrafung der Unterschleife — die Bedingungen der Gewährleistung und des Ersatzes — die Vorschriften wegen der Courier- und Stafettensendungen — Extrapostfahrten — und über die Pflicht des Hilfeleistens aller Orts-Obrigkeiten und eines jeden Unterthanen bei einem den Posten zugestoßenen Unfall.

Schon diese Inhalts-Anzeige einiger das Publikum angehenden Vorschriften gewährt die Ueberzeugung von der Trefflichkeit des eingerichteten damaligen Postwesens.

Um diese Zeit entstanden zwei in der Folge sehr wichtig gewordene Postcourse in Norddeutschland, ausgehend aus Leipzig und sich dort wieder endigend, und zwar die fahrende Post

von Leipzig über Kassel und Münster nach Holland,
und
die von Leipzig über Braunschweig nach Hamburg, Gelbe Kutsche genannt.

Beide von dem im J. 1684 verstorbenen Ober-Postmeister Egger eingeleitet. Dem Leonhardi war die Ausführung vorbehalten, den ersten, als den damals wichtigsten Cours in Norddeutschland, und noch bestehend, einzurichten. Umsichtig schloß er Societäts-Verträge mit den betheiligten Ober-Postbehörden in Kassel, Münster und Arnheim. Da jedoch das sächsische Thüringen — durch dessen ganzen Länge beide Course gingen und noch gehen — dem Staate Preussen zu Theil geworden ist, mithin Sachsens Einfluß, Antheil und Besitz größtentheils aufgehört haben: so kommt das Geschichtliche beider Course in dem Kapitel 3. Preussen, §. 20., S. 214 und im Kapitel 6. Braunschweig vor.

Nur bis 1715 waltete der verständige Mann zu seines Vaterlandes Wohl durch höchst zweckmäßig eingerichtete Postanstalten, besonders durch heilsame Verordnungen. Nach seinem Absterben übernahm der Hofrath Paul Vermehren die Verwaltung des ganzen Postwesens. Er bewirkte im J. 1721 das geometrische Vermessen sämmtlicher Poststraßen, und vereitelte mit unwiderlegbaren Gründen die Verlegung des Ober-Postamts von Leipzig nach Dresden. Verfolgung und Verdruß in der Amtsführung beförderten den Tod des wackern Mannes im J. 1729. Seine Stelle wurde gemeinschaftlich von drei Ober-Postbeamten bis 1731 verwaltet.

**In demselben Jahr 1731 erhielt die Ober-Postbehörde in Leipzig die jetzige Verfassung, nach welcher der Ober-Postamts-Director mit zugeordneten Räthen, diese früher mit dem Titel: Ober-Post-Commissarien, seit 1817 mit der Ehrenbenennung: Ober-Postamts-Räthe,**

**ein Landes-Collegium**

bildet, welches die Aufsicht und Leitung des gesammten Postwesens führt und dem Finanz-Ministerio in Dresden untergeordnet ist.

Die Gräuel des siebenjährigen Krieges und die Bedrückungen der feindlichen und befreundeten Heere hatten, im moralischen Sinn, besonders die niedre Klasse der Postbeamten so verwildert und verderbt, daß sie, bloß auf ihren alleinigen Gewinn bedacht, unbekümmert um Redlichkeit, Ordnung und Befolgung der Vorschriften, von den Reisenden gewaltsam Geschenke erpreßten, die Posten nach Gutdünken und Eigenwillen fortbrachten und auf den Stationen, in den Postämtern und unterweges in den Wirthshäusern viele Stunden verweilten. Selbst viele der vorgesetzten Postmeister und Postverwalter erlaubten das Mitnehmen uneingeschriebener Reisenden (blinden Passagiere), oder wollten dies Vergehen nicht bemerken, ließen den Extrapost-Reisenden mehrere Pferde aufdringen und unterstützten die Plackereien und den Frevel ihrer Untergebenen. Dies Verderben ward durch die Verordnung vom 27. October 1763 gehemmt, dem Uebertreter Dienstentsetzung und Festungsbau-Strafe angedroht, und somit die Ausübung der Amtspflichten hergestellt.

---

**Die Geschichte der bis zum Ende des vorigen und im jetzigen Jahrhundert entstandenen Postanstalten und wesentlichen Veränderungen verzweigt sich zu sehr in die der Nachbarstaaten, um hier in das Einzelne eingehen zu können. Ueberdies beruhen das Daseyn neuer und das Fortbestehen einiger vorzüglichen Anstalten**

zum Theil auf Staatsverträgen, deren Bekanntmachung nicht hieher gehört.

Eben so würde das Vorgetragene dem Nicht-Postbeamten, wohl auch manchem Postgeiste, dennoch entbehrlich scheinen, wenn gleich das Besondre einiger Course in ihrem Entstehen, Zweck und Fortgange unterhaltend seyn möchte. Zudem ist durch die eingetretenen Staaten-Verhältnisse und die Veränderung mancher Länder-Besitzungen gar Vieles theils umgeschaffen worden, theils nicht mehr vorhanden, wie z. B. die Fahrposten über Kassel und Münster nach Holland und der Gelben Kutsche, von welchen beiden in den Kapiteln Preussen und Braunschweig gesprochen wird.

---

## §. 10.

## Postwesen im jetzigen Jahrhundert.

Leipzig wird auf immer der Glanzpunkt in der neuesten Weltgeschichte bleiben. Denn in seinem Innern und auf seinen Fluren ward am 18. October 1813 der dreitägige Kampf für Deutschlands, Italiens, Spaniens und Portugals Freiheit und deren Fürsten Rechte, vollbracht. Darum bezeichnet die denkwürdige Benennung: Völkerschlacht bei Leipzig, die That und den errungenen Sieg.

Als zwei Jahr nachher, 1815, durch die letzte Schlacht bei la belle Alliance und Waterloo am 18. Junius, und durch die Verbannung Napoleons nach St. Helena, der Friede in unserm Vaterlande, dem herrlichen biedern Deutschland, wieder gegründet, die Ruhe heimgekehrt war, da begann denn auch das längst ersehnte hochnöthige Umformen veralteter, gar nicht mehr passender Einrichtungen, herbeigeführt durch Zeitumstände, veränderte Gebiets-Eintheilung und andre Regentschaften.

So auch beim Postwesen, das in seiner abgelebten Verfassung und in dem eigenthümlichen festgehaltenen Schlendrian,

nach der Urväter Weise, nicht ferner fortdauern konnte. Denn es gehörte

im ganzen Mittel- und Norddeutschland

z. B. durchaus zur Ordnung und zur Regel, daß alle Postillone beim altherkömmlichen zweistündigen Fahren auf 1 Meile in nur etwas sandigen Wegen, muthig beharrten, ihr weltkundiges Gemüthliche im Ausdruck und Benehmen unverändert fortpflanzten, unterweges keinem Schenkwirth ihren Zuspruch verweigerten, und von ihren Brodherren die Versäumnißstrafen bezahlen ließen. — Man fand darin gar nichts Besonderes, daß die Weit-Reisenden in den auf den Achsen liegenden Wagen-Archen allmählig an das Zermalmen ihrer Glieder gewöhnt wurden — und — was dem Ganzen ein Leben gab, — daß, frühmorgens schon begeistert, die Postamtsboten, Postillone und manche im Executor- und Soldatenton wohl eingeübte Schirrmeister und Conducteurs in der Gabe des faßlich-bündigen Antwortens wetteiferten, wenn man für eine kleine Mühwaltung oder eine Anfrage den Dank nicht vorher baar in die dargebotene Hand drückte. Von diesem Allen sind wir Alten aus jener Zeit, glaubhafte Zeugen.

Für die Postanstalten selbst gehörte z. B. das richtige Anschließen der Posten an einander und an die benachbarten, schon zu den höchst seltenen Kunstwerken. Rühmlich sey dagegen des zwei-, vier- auch sechsstündigen Verweilens der weitergehenden Posten auf den meisten Stationen gedacht; es geschah aus Vorsorge und Nothwendigkeit, damit jeder Angekommene sich erholen, den etwas theuren Imbiß nicht übereilt genießen, das Merkwürdige jedes Orts mit Muße auswendig lernen und die Besänftigung der aus dem Postwagen herstammenden Gliederschmerzen, gemächlich abwarten konnte.

Alle hier benannten und verschwiegenen Grund-Verfassungen der Postsitten und Gebräuche im alten Styl und Gepräge verschwanden allgemach seit dem gehaltvollen Unterrichte Napoleons und seiner Militär- und Finanz-Gehilfen. Wer mag nun widerstreiten, daß der Herrschergeist jenes Mannes sogar auf

**das Postwesen Deutschlands gewirkt und in dasselbe andre Moden eingeführt habe?**

---

Auch Sachsen nahm eine Umänderung seiner Post-Einrichtungen vor, in gleichem Schritt mit dem Nachbarstaate Preussen, obgleich sein Landgebiet durch die Abtretung so bedeutender Ländertheile, wie Thüringen, die Niederlausitz und als Folge zugleich aller Postanstalten, höchst schmerzlich geschmälert worden ist.

Die eingeführten höchst bequemen und zierlichen Eil- oder Schnell-Postwagen, die bedeckten Packposten und Beiwagen, die gemächlichen Diligencen und die sogenannten ordinären Postwagen — die chaussirten Straßen auf den Haupt- und den meisten Neben-Coursen, namentlich auch die nach den Böhmischen Badeörtern Töplitz, Karlsbad und Eger — die genau zutreffenden Postverbindungen mit dem Auslande und die Vermehrung der Posten zum öftern und schleunigen Befördern der Reisenden, des Briefwechsels und der Paketsendungen, bekunden, wie die Fortschritte nur allein zum Besten und Vortheil des Publikums geschehen sind.

Die hier folgende Uebersicht der Post-Einrichtungen wird von dem Vorhandenen überzeugen.

Im gesammten Königreich bestehen jetzt

- 1 Ober-Postamt, das in Leipzig, zugleich als Landes-Collegium in allen Post-Angelegenheiten,
- 1 Hof-Postamt, das in Dresden,
- 37 Postämter,
- 75 Post-Expeditionen,
- 48 Posthaltereien oder Stationen.

**162 Postbehörden, sämmtlich dem Ober-Postamt in Leipzig untergeordnet.**

---

Aus **Leipzig**, der Haupt-Poststadt des Königreichs gehen ab

**wöchentlich**

17 Reitposten,
29 Eilpostwagen oder Schnellposten,
10 Diligencen,
24 Pack- oder gewöhnliche Fahrposten,

mithin 80 Posten, rechnet man hinzu eben so viel ankommende, so werden

**in jeder Woche 160 Posten**

besorgt.

---

Aus **Dresden**, der Haupt- und Residenzstadt des Königreichs gehen ab

**wöchentlich**

17 Reitposten,
19 Eilpostwagen oder Schnellposten,
10 Diligencen,
28 Pack- oder ordinäre Fahrposten,
3 Postboten,

77 Posten, hiezu eben so viel ankommende, betragen zusammen

**in jeder Woche 154 Posten.**

Wie in Wien, Berlin, Paris ꝛc. besteht seit 1829 auch in **Dresden**

**eine Stadtpost,**

welche mit geringen Abweichungen, denen in vorbenannten Städten gleich eingerichtet ist, und die Briefe täglich fünfmal austheilen läßt. Funfzehn Briefsammlungen in den Stadtbezirken stehen mit dem Haupt-Postcomtoir in Verbindung.

Im Allgemeinen.

Mit den **Eilpostwagen** werden Geldbeträge bis 100 Thaler in Gold oder Papiergeld, 50 Thaler in Silber und Handpakete von 6 bis 8 Pfund schwer, versendet. Der Reisende bezahlt resp. 8 und 9 Groschen in Courant für die Meile mit 30 Pf. freiem Reisegepäck, Postillon-Trinkgeld wird nicht entrichtet.

Für einen Platz in den **Diligencen** werden 6 Gr. Personengeld für die Meile gegeben, 30 Pf. Gepäck sind frei. Der Postillon erhält 1 Gr. Trinkgeld auf die Meile.

Bei den **bedeckten oder ordinären Postwagen** ist das Personengeld auf 5 Gr. für die Meile mit 50 Pf. freiem Reisegepäck bestimmt, und auf 4 Gr., wenn der Reisende nur 10 Pf. Fracht mit sich führt. Auch gebührt dem Postillon 1 Gr. Trinkgeld auf die Meile.

---

Nur bei denjenigen Seitenposten, welche von keinem Conducteur oder Schaffner begleitet werden, haben die Reisenden selbst auf ihre Sachen zu achten; auf den Coursen aber, auf welchen Jenen das freie Gepäck und dessen Ueberfracht zur Verpackung übergeben wird, müssen diese Begleiter für den Verlust haften.

---

Geht ein **recommandirter Brief** auf der Post verloren, so werden dem Absender 10 Thaler als Entschädigung ausgezahlt.

---

Die Post-Taxen für Briefe, Gelder und Pakete bestimmt die „Allgemeine Königlich Sächsische Post-Taxordnung vom 3. December 1822".

Die in Sachsen geltenden gesetzlichen Bestimmungen für das Befördern der Extraposten und Couriere enthält das Extrapost-Reglement vom 6. März 1822.

---

In allen Poststationen und in den Gasthöfen, wo die Post-Reisenden speisen, liegen Beschwerden-Bücher, in welche die mit der ordinären, oder mit Extra-Post Ankommenden ihre Klagen einschreiben können. Diese müssen von den Postvorständen mit der nächsten Post an das Ober-Postamt zur Untersuchung und Verfügung in Abschrift eingesandt werden.

---

Die Postschaffner (Schirrmeister, Conducteurs) führen, wie ihre Amtsgenossen in Preussen, Cours-Uhren, nach welchen die Postanstalten die Ankunfts- und Abgangszeit der Posten in die Stundenzettel bemerken.

Die Postillons blasen auf der Post-Trompete die für die verschiedenen Posten nach der Vorschrift und Weise bestimmten Signale, diese sind, der Uebereinstimmung wegen, den Preussischen gleich.

---

Die Post-Handbücher der Königlich Sächsischen Postbeamten C. F. Keßler sen. in Dresden und C. H. Lungwitz in Leipzig, beide im Jahr 1827 herausgegeben, reichhaltig und umfassend, belehren die Reisenden, Brief- und Paket-Absender und Empfänger über jeden einzelnen Gegenstand.

---

# Kapitel 5.

# Hannover.

## §. 1.
## Botenwesen alter Zeit.

Dies durch seine Lage an der Elbe und Nordsee und durch seine vielen Berührungspunkte mit bedeutenden Staaten, für den Handel sehr bequem gelegene Land, ist ganz geeignet, das Mittelglied großer und wichtiger Postenlinien zu bilden. Durch sein Mitwirken vermag dasselbe, einen bedeutenden Einfluß auf die Verbindung mit Mittel- und Süddeutschland auszuüben, folglich einen reichlichen Gewinn durch das Transit-Porto (Durchgangsporto) zu beziehen. Man erkannte dies wahrscheinlich schon vor Jahrhunderten, ohne Bekanntschaft mit den jetzigen Mitteln — den Posten — die zu dem Ziele führen. Es war in jenen Zeiten nur ein halbes Wissen.

Es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß schon zu **Heinrichs des Löwen** Zeiten landesherrliche **Boten-Anstalten** im Herzogthum Lüneburg müssen vorhanden gewesen seyn, als jener mächtige Baiern- und Sachsenfürst im J. 1180 auf dem Reichstage zu Würzburg, vom Kaiser **Friedrich** I. (Barbarossa), mit Zustimmung einiger Mitstände Deutschlands, seiner Hauptländer verlustig und in die Reichsacht erklärt worden war, ein Ereigniß,

niß, das dem ganzen Reiche ungemein wichtig seyn mußte, die Theilnahme jedes Fürsten in Anspruch nahm, und nothwendig mit schriftlichen und persönlichen Unterhandlungen und Mittheilungen verknüpft war.

Heinrichs Enkel, Otto das Kind (1227—1252), vereinigte die ihm verbliebenen Erbländer — Lüneburg, Calenberg, Göttingen, Grubenhagen und Wolfenbüttel — und ließ sich über das Gesammtland im J. 1235 vom Kaiser Friedrich II. das Reichslehn als Herzog von Braunschweig-Lüneburg und Reichsfürst, ertheilen. Eine Begebenheit, die ebenfalls ein Brief- und Botensenden erforderte.

In seiner Regierungszeit war es, daß regelmäßig durch sein Herzogthum jene ersten Kaufmanns-Boten gingen, als Hamburg und Lübeck im J. 1241 den großen Handelsverein, die Hansa, stifteten, welchem die wichtigsten Städte Deutschlands beitraten. Von Hamburg aus erstreckten sich die Verbindungen überall hin, die aber entweder nur durch Abgeschickte und Beauftragte, oder durch Briefsenden erreicht werden konnten.

So entstanden nach und nach die Botengänge, selbst in ferne Gegenden, z. B. nach Nürnberg, Wien, Cöln, Amsterdam ꝛc. und nach dem Osten hin, besorgt durch sichere Leute. In der Folge — bei der Zunahme des Briefwechsels — hatte jeder dieser Boten seinen Gang nach einem bestimmten Haupt-Handelsplatz, mithin stets nur einen und denselben Weg zurück zu legen, also einen bestimmten Cours, wie jetzt die Posten.

Durch die im J. 1364 in Cöln abgefaßte Bundes-Acte gewann die Hansa mehrere Festigkeit, auch die Städte Hannover, Stade, Lüneburg, Uelzen, Göttingen, Münden, Eimbeck, Nordheim ꝛc. ꝛc. hatten sich dem Verein angeschlossen, der jetzt, mächtig in seinen Mitteln, den Handel lenkte und beschirmte.

Bei dem Anwachs der Briefe wurden zum Ueberbringen schon reitende Boten, statt der Fußgänger, gebraucht, um die Briefe schneller an den Bestimmungsort zu fördern, und als in etwas spätern Jahrzehenden auch Handpakete, z. B. Waaren-

muster ꝛc. ꝛc. sogar kleine Geldsummen mitgeschickt wurden, vollbrachte der Bote seine Reise zu Wagen. So schuf sich selbst allgemach das Boten- oder Postwesen, und daher lassen sich bei diesem allmähligen Werden und Gestalten weder Ort noch Anfangszeit bestimmen. In diesem Zeitpunkt des Fortschreitens nahmen schon die Magistrate in Danzig, Hamburg ꝛc. ꝛc. dies Sendungswesen unter Aufsicht und Verwaltung, lohnten die Boten aus dem Stadtsekel und zogen das Botenlohn — jetzt Porto, Postgeld genannt — zur Kämmerei- oder Stadtkasse, jenes war folglich nun Staats-Einnahme geworden (s. S. 93).

Da Hamburg, Bremen und Lübeck die Vereinigungs- und Ausgangspunkte des kaufmännischen Verkehrs und Briefwechsels waren, und jene Haupt-Handelsörter an den Gränzen Lüneburgs liegen, so war dies Land (Hannover) das erste, durch welches, wenn gleich nicht im jetzigen Sinn, die ersten Botenposten, besonders nach den west- und südlich gelegenen Städten gingen und gehen mußten.

Die Landesfürsten benutzten ebenfalls diese Kaufmanns- und Städtische Boten zum Befördern ihrer Briefe in eigenen und Landes-Sachen. Bei sehr dringenden Veranlassungen schickten sie entweder reitende Boten (Couriere) ab, oder hielten eigene Leute, welche zu Fuß und zu Pferde die Bestellungen besorgten. Alte Nachrichten und Urkunden, z. B. die Patente und Mandate der Kaiser Karls V. (1519—1556), Maximilians II. (1564—1576) und der Ferdinande sprechen ausdrücklich, daß es förmlich geregelte Posten (Boten) gebe, welche Briefe zu Fuß und zu Roß bestellten, und, wenn ihnen Pakete und Waaren allerlei Art zum Ueberbringen anvertraut würden, die Reisen zu Wagen vollführten, auch wohl Reisende mitnähmen.

## §. 2.

## Ausbildung, reitende Posten.

Von der Ausbildung und Verfassung der Boten-Anstalten überhaupt ist nichts Bestimmtes auszumitteln; nur aus Ergebnissen muß man folgern, daß es in unserm Deutschland, besonders in dem nördlichen Theil, festgesetzte dauernde Post-Einrichtungen gab, wenn gleich mit dem heutigen Zustande derselben nicht völlig übereinstimmend.

In den Braunschweig-Lüneburgischen Landen — dem jetzigen Hannover — sollen deren Beherrscher Franz Otto und Heinrich der Jüngere im J. 1569 eigne Posten errichtet und Herzog Julius 1576 eine reitende Post von Wolfenbüttel (der damaligen Residenz) über Halberstadt nach Halle — von hier eine kursächsische nach Leipzig und Dresden — angeordnet haben.

---

Die Markgräfliche Regierung in Anspach (Ansbach, in den vorigen Jahrhunderten Onolzbach genannt), errichtete am 28. Mai 1589 eine geregelte Botenpost über Hof, Schlewitz (Schleitz), Roda, Naumburg bis Halle, — als angenommenen Mittelpunkt des Courses — und von Halle, gemeinschaftlich mit der Herzoglich Braunschweig-Lüneburgischen Landes-Regierung, weiter bis Celle — der Residenz des in demselben Jahre zur Regierung gelangten sehr gelehrten Herzogs Heinrich Julius, (vorher Bischofs zu Halberstadt und Minden). In jedem der genannten Orte mußte sich stets einer der bestellten Regierungs-Briefboten bereit halten, der die ihm von dem angekommenen Boten zugebrachten Briefpakete sogleich, bei Tag und in der Nacht, weiter bis zum folgenden Stationsorte eines Boten brachte.

Auf jedem dieser Botenwechsel war ein Beamter (Amtsschreiber, jetzt Postverwalter) bestellt, der das angekommene Brief-

pakete annahm, die weitergehenden Briefe in ein Briefbuch (nun Manual) verzeichnete, und dem abgehenden Boten das Pack mit einem Stundenzettel einhändigte, in den er die Ankunfts- und Abgangszeit schrieb, ganz in der Form unsers Postwesens.

Jener landesherrliche Botengang — nach heutigem Sprachgebrauch: Boten-Cours — stand wieder mit zwei andern früher errichteten in genauer Verbindung, und zwar

der eine von Onolzbach (Ansbach), über Katelsbach, Beyersdorf, Potelsdorf, Coburg, Saalfeld, Weimar, Weißenfels, Leipzig, Torgau, Lübben, Beeskow nach Cüstrin, dem öftern Aufenthaltsort der Kurfürsten von Brandenburg, (s. S. 162).

der andre Cours von Onolzbach über Bamberg, Coburg, Eisfeld, Ilmenau, Gotha, Langensalza, Tennstädt, Herzberg und Seesen nach Wolfenbüttel, der Residenz des Herzogs vor dem Besitz der damals noch freien Handelstadt Braunschweig.

In Onolzbach, Cüstrin und Wolfenbüttel waren stets landesherrliche Briefboten bereit, die — wie auf dem Cours nach und von Celle — bei Vorfällen sogleich fortwandern und den ganzen Weg, unabgewechselt, selbst zurücklegen mußten. Unterweges sammelten und bestellten sie Briefe, Geld- und Handpäckchen.

Viele im Post-Archiv in Berlin aufbewahrte Amtsberichte und geschriebene Original-Boten- und Stundenzettel aus jenen Zeiten, sogar ganz in der heutigen Form abgefaßt, überzeugen, daß diese Postanstalten vorhanden waren, ohne den Namen Posten geführt zu haben, und zwar viele Jahrzehende vor der am 27. Julius 1615 geschehenen feierlichen Belehnung des Reichsgrafen Lamoral I. von Taxis als General-Erb-Postmeister in Deutschland.

---

Die Herzoge des Gesammthauses Braunschweig verbreiteten 1589 die Anstalten noch weiter, also viele Jahre zuvor, ehe Kaiser Rudolf II. durch das Patent v. 16. Junius 1595 den

Spanisch-Niederländischen General-Postmeister Leonhard I. von Taxis zum Reichsfreiherrn und General-Ober-Postmeister im Reich ernannte. Auch Herzog Christian zu Lüneburg († 1633) gestattete, auf den Antrag des Kaisers Matthias, im J. 1616 den Reichs- oder Taxisschen Posten den freien Durchgang, namentlich einer extraordinären (reitenden) Brief-Post von Minden über Nienburg nach Hamburg, als Fortsetzung der vorhandenen von Frankfurt a. M. und Cöln.

Der schon 22 Jahr wüthende Religions- und Verheerungskrieg schien seinem Ende sich zu nahen, die furchtbaren Heerführer Tilly und Wallenstein waren nicht mehr im Kampfe, die Kriegsvölker geschwächt und entzügelt worden. In der gräuelvollen Verwüstung hatten das Bisthum Hildesheim und die Nordischen Seestädte am wenigsten gelitten.

Dies ermuthigte den reichen Frachtfuhrherrn Röttger (Rüttger) Hinüber in der Stadt Hildesheim — damals noch unter Lüneburgischer Landeshoheit — im Jahr 1636 sich zu erbieten, aus eigenem Vermögen, mit einem Kosten-Aufwande von 40,000 Thalern, Posten anzulegen. Er begann mit einer reitenden von Bremen nach Cassel, zu welcher ihm der Herzog Georg zu Lüneburg erst unterm 17. November 1641 die Zustimmung ertheilen ließ. Der thätige Mann errichtete bald nachher, mit Bewilligung des Gesammthauses Braunschweig und der Regentin, Wittwe Amalie Elisabeth, Landgräfin von Hessencassel, die fahrenden Posten von Hildesheim nach Braunschweig und von Hildesheim über Hannover nach Bremen, auch eine besondre Reit-Post von Cassel nach Bremen und Hamburg. Er ward zur Belohnung zum Herzoglichen Postmeister in Hildesheim ernannt, woselbst noch keine Reichs- (Taxissche) Post bestand*).

Um diese Zeit kehrte der junge Herzog von Braunschweig-Celle, Georg Wilhelm, aus Italien zurück, in Begleitung

*) Postwesen im Braunschw. rc. v. G. Hinüber 1760 S. 12. — Bischer chronolog. Zeittafel S. 17. — Pütter Liter. B. VIII.

...nes jungen Italieners Stiegenello — in der Hannöverischen Post-Ordnung v. 9. August 1682 §. 7. Dromst Stechinelli genannt — der in Geschäften gewandt, thätig, schlau und gewinnspähend, für seine eigene Rechnung und nach dem Muster der Taxisschen Posten, in den vier Braunschweigischen Herzogthümern einige Landesposten theils zu Fuß, theils zu Pferde, anordnete.

---

Als in Deutschland der (dreißigjährige) Religionskrieg noch vor den Friedens-Unterhandlungen weniger heftig geführt wurde und Kaiser Ferdinand III. zur Erkenntniß gekommen war, daß seine Anstrengungen, seine Geld- und Menschen-Opfer vergebens verschwendet worden, um Alleinherrscher über Deutschland zu werden: da beeiferten sich auch die gegenkämpfenden protestantischen Fürsten, das von jeher gehegte Vorhaben auszuführen, ihren Ländern nach Kräften aufzuhelfen, die noch vorhandenen Hilfsquellen klüglich anzuwenden und den Wohlstand ihres Volks zu gründen und zu sichern. Nur Gewerb-Thätigkeit im Innern und der Handel ins Ausland waren geeignet, die Wohlfahrt herbeizuführen, das Postwesen reichte die Mittel zur Ausführung. Darum errichteten Braunschweig, Hessencassel 2c. 2c. wie schon früher geschah, im J. 1647 eigene Landesposten; sie wollten durch eigene Mittel, nicht fremde Aushilfe, die zudem das erworbene Geld auf immer aus dem Lande zog, Thätigkeit und regen Trieb beleben.

---

Drei Jahr nachher, 1650, ward einer der wichtigsten Course Norddeutschlands — die reitende Post von Hamburg nach Amsterdam — aus dem Botengange gebildet, der vor Jahrhunderten, bald nach der Errichtung des Hansabundes, zu Stande kam. Jene Post nahm den Weg von Hamburg über Bremen, Wil-

deshausen, Lingen, Neuenhaus, Hardenberg, Zwoll, Pütten und Amersfort nach Amsterdam (48½ M.), und zwar von den Commissarien und Unternehmern eigenmächtig veranstaltet, ohne Anfrage und ohne von den Fürsten von Oldenburg und Oranien die Erlaubniß zum freien Durchgang erhalten zu haben.

Im vorigen Jahrhundert wurde jedoch diese Post von Bremen ab auf einer kürzern Straße über Diepholz, Lemförde, Lingen, Nordhorn und Almelo nach Amsterdam — nur 31¼ M. — verlegt. Die Amsterdamer besaßen seit alter unbestimmter Zeit in der Stadt Lingen, fast im Mittelpunkt des Courses, dicht an der Gränze, ein eigenes Postcomtoir, das die Familie zur Eick erblich verwaltete und ohne Einmischung der Landesbehörde das Abfertigen dieser Societäts-Post besorgte. Das Daseyn und die Befugniß dieser Anstalt beruhete folglich auf bloß stillschweigender Zulassung.

Als nach dem Tode des letzten Prinzen von Oranien, Wilhelms III., der König Friedrich I. von Preussen im J. 1702 das erledigte Fürstenthum Lingen und die Grafschaft Tecklenburg, als Erbstücke in Besitz nahm, versuchte diese neue Landesbehörde jenes fremde holländische Comtoir aus Lingen zu entfernen und dadurch zu verdrängen, daß die Postritte im Lingenschen Bezirk durch eigene Preussische Postillone besorgt wurden. Allein die Staaten von Holland behaupteten ein weit über ein Jahrhundert altes — freilich angemaßtes — Besitzungsrecht ihrer Postverwaltung in der Stadt Lingen und den freien Durchgang der Communionpost durch den Preussischen Ländertheil so bestimmt und beharrlich, daß sie die ihnen angebotene Ausgleichung ablehnten und sich zu jedem noch so großen Opfer bereit erklärten. Preussen gab nach und erhielt dadurch den höchst wesentlichen Vortheil, daß seine Briefe und Briefpakete nach Amsterdam, Bremen, Hamburg und allen Unterweges-Oertern mit jener reitenden Post hin und zurück umsonst (ohne Transitvergütung) befördert wurden.

---

wirkten auch auf das Wachsthum der Posten. Dies Emporkommen wurde besonders dadurch unterstützt, daß die Burgemeister in den kleinen Städten die Befugniß hatten, für sich oder in Gemeinschaft Postcourse anzulegen und Postcomtoirs zu halten. So ward denn am 9. Februar 1664 eine fahrende Societätspost von Naarden durch das Münsterland bis Osnabrück veranstaltet, in Verbindung mit einer anzulegenden Post von Osnabrück bis Bremen und Hamburg. Jene Societätsfahrt übernahmen der Post- und Burgemeister Heshuysen in Naarden und die Wittwe des Fürstbischöflich Münsterschen Postmeisters Ameldung in Osnabrück; nach Beider Tode ging die Besorgung der Anstalt auf deren Erben über. Christian Bernhard von Pahlen, Fürstbischof von Münster, untersagte in einem Vergleich vom 5. Julius 1669 jenen Unternehmern das Durchfahren ausländischer Postillone und ließ die Post von seinen Unterthanen auf der Strecke des Münsterschen Gebiets besorgen.

Der Cours kam so in Aufnahme, daß bis zum Anfange des folgenden Jahrhunderts, Fürsten und Standespersonen auf dieser Societätspost reiseten.

---

## §. 4.

## Erb-Postbelehnung des Grafen von Platen. Streit mit Taxis.

Im J. 1667 unterm 14. Mai erschien die erste Post-Ordnung als offenes Zeugniß, daß in den Braunschweigischen Landen eigene Landesherrliche Posten bestanden; den Reichsposten wurde in dieser und der folgenden Post-Ordnung vom 17. August 1678 vor der Hand die Duldung zugesagt, auch die Boten der 1576 gestifteten, jedoch erst 1612 eingeweiheten Universität in Helmstädt behielt man, wegen des fast hundertjährigen Bestehens der Anstalt, dennoch bei.

Der Ertrag der von dem Stiegenello (Dromst Stechinelli) errichteten Landesposten wurde von Jahr zu Jahr so bedeutend, daß dieser Post-Segen den ersten Staats-Minister, Geheimen Rath und Ober-Hof-Marschall, Franz Ernst Grafen von Platen-Hallermund in Hannover, reizte, dem Italiener das Privat-Postwesen abzukaufen. Die Post-Ordnung vom 9. August 1682 spricht im Eingange von einem der Familie von Platen verliehenen Erb-General-Postamte zu einem feudo promiscuo (vermischten Lehn) in den gesammten herzoglichen Gebieten, schweigt aber von den im Lande geduldeten Reichsposten.

Dies bloße Dulden, die so beschränkte Vergünstigung und alle dem Reichspostwesen so nachtheilige Vorgänge bedrängten Leonhards Nachfolger, den Grafen Alexander Eugen von Taxis. Seiner Einsicht und Beobachtung konnte wohl nicht entgehen, welche gefährliche Verkümmerung sein Reichspostwesen, mithin in dem Abbruch seiner Einkünfte, auch die Gefährdung seines Glanzes und Bestehens erlitt. Er führte bei dem Reichs-Hofrath in Wien einen Prozeß gegen die Herzoge von Braunschweig, der aber den weit schlimmern Erfolg hatte, daß die verklagten Fürsten 1684 de facto alle Reichspost-Beamten aus dem Hannöverischen entfernten, deren Stellen mit Eingebornen besetzten und sogar jeden persönlichen Schutz und jede Duldung aufhoben. Den beiden Kaiserlichen Gesandten, Baronen v. Kurzrock und v. Freytag gelang es nicht, die Irrungen — so benannten diese Abgeordneten jenes Verdrängen aus dem Lande — auszugleichen und zu beendigen.

Kurfürst Ernst August in Hannover hatte zwar unterm 9. März 1695 dem Kaiser bündig und kräftig erklärt, sich nicht mit den Reichsposten vereinigen zu wollen, dennoch glückte es jenem Grafen, die Güte seines Schutzherrn so kräftig zu stimmen, daß Leopold im August 1698 eben dem Herzog von Braunschweig-Lüneburg, Ernst August — (seit dem 3. August 1694 Churfürst von Hannover) — erklärte, daß er, kraft kaiserlicher Macht, den Grafen von Platen degradiren und alle nach dem

## §. 3.

## Aufnahme der Taxisschen Posten, Entstehen wichtiger Course.

Die Postanstalten im ganzen Braunschweigischen Gebiet wurden vom Erb-General-Postmeister, nun Grafen Leonhard von Taxis, als Beschränkung seines Post-Monopols und seiner Einkünfte betrachtet und angefochten. Kaiser Ferdinand III. erließ daher am 11. Junius 1645 einen Untersagungsbrief an die Herzoge Friedrich zu Lüneburg und August zu Wolfenbüttel. Man widersprach nicht sonderlich und that, was man wollte.

Nach vieljährigem Streit, belästiget und ermüdet von dem steten Andringen und Beschwerdeführen des Leonhard, und um dem Kaiser gefällig zu seyn, erklärten die Fürsten den 1/8. December 1659 die Taxisschen Posten unter der Bedingung wieder aufzunehmen, daß Landes-Eingeborne die Post-Dienststellen bekleiden müßten.

Einige Versuche des Reichspost-Generals, diese Klausel zu umgehen, die Lüneburger Postbeamten nach und nach auszumerzen und auszuschließen, und seine Getreuen (Italiener, Brabanter und aus Süddeutschland) anzusetzen, diese Versuche mißglückten, wegen des auf dem Kreistage in Lüneburg erhobenen starken Widerspruchs und Sträubens des ganzen Niedersächsischen Kreises und der gehaltvollen kräftigen Schrift der Stände vom 17. Junius 1662. In jener wird ohne Rückhalt die Frage aufgestellt: Warum der Kaiser, der als Erzherzog von Oesterreich ebenfalls den übrigen Deutschen Ständen gleich sey, nicht die Reichsposten in sein Erzherzogthum aufnehme? Ihm, als Erzherzog und Mitfürst komme kein Vorrecht vor den andern Mitständen zu, auch sey die Belehnung des von Taxis im J. 1615 ohne Zustimmung der Reichsfürsten, folglich widerrechtlich, geschehen.

Der Kaiserliche Hof bedeckte diese gewichtigen Wahrheiten mit dem Kaiserlichen Reservat — das leider weder durch Gesetze,

noch durch ein Reichs-Herkommen bewiesen werden konnte, und Taxis verbarg sich hinter diese Reservate. Alles blieb beim Alten.

---

Der Churfürst Friedrich Wilhelm der Große von Brandenburg besaß 33 Jahr hindurch ein eigenthümliches Postamt und eine Station in der Hauptstadt Hannover. Seine im J. 1646 angelegte reitende Post von Berlin über Hamburg nach Cleve konnte, wegen des großen Umweges und Verspätung der Briefe nicht beibehalten werden, und wurde auf den weit kürzern Weg über Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Minden und Bielefeld nach Cleve verlegt, in Hannover der Everdt Lüder durch die Bestallung vom 11. September 1649 zum churbrandenburgischen vereideten Postmeister und in dem Contract vom 31. Mai 1651 zum Posthalter bestellt. Kur-Brandenburg übte folglich das Postregal in einer fremden Hauptstadt aus, jedoch ist im Archiv nicht auszumitteln, ob und wie der Herzog Christian Ludwig zu Hannover die Bewilligung ertheilt habe r).

Durch die Verlegung dieses Berlin-Cleveschen Courses auf den geraden Weg über Hildesheim wurden das Postamt und die Station in Hannover entbehrlich und beide im J. 1682 aufgehoben (s. Preussen).

---

Die stets rege Kaufmanns-Natur der Holländer, wenn wohlberechnet sicherer Gewinn zu erwarten ist, ihre kalte ruhige Besonnenheit im Handel und im Umgange, ihr solider Speculationsgeist auf grundfesten dauernden Erwerb, diese zuverlässigen Führer

r) In dem Post-Etat, bestätiget vom Kurfürsten Friedrich III. von Brandenburg, (nachmals König Friedrich I. von Preussen) zu Cöln an der Spree (Berlin) den 18. März 1689 steht auch: „Nr. 39. Wilhelm Busch, Factor in Lüneburg hat den halben Theil der Postgelder in Lüneburg loco salarii zu genießen." (Post-Archiv im Original.)

wirkten auch auf das Wachsthum der Posten. Dies Emporkommen wurde besonders dadurch unterstützt, daß die Burgemeister in den kleinen Städten die Befugniß hatten, für sich oder in Gemeinschaft Postcourse anzulegen und Postcomtoirs zu halten. So ward denn am 9. Februar 1664 eine fahrende Societätspost von Naarden durch das Münsterland bis Osnabrück veranstaltet, in Verbindung mit einer anzulegenden Post von Osnabrück bis Bremen und Hamburg. Jene Societätsfahrt übernahmen der Post- und Burgemeister Heshuysen in Naarden und die Wittwe des Fürstbischöflich Münsterschen Postmeisters Ameldung in Osnabrück; nach Beider Tode ging die Besorgung der Anstalt auf deren Erben über. Christian Bernhard von Pahlen, Fürstbischof von Münster, untersagte in einem Vergleich vom 5. Julius 1669 jenen Unternehmern das Durchfahren ausländischer Postillone und ließ die Post von seinen Unterthanen auf der Strecke des Münsterschen Gebiets besorgen.

Der Cours kam so in Aufnahme, daß bis zum Anfange des folgenden Jahrhunderts, Fürsten und Standespersonen auf dieser Societätspost reiseten.

---

## §. 4.

## Erb-Postbelehnung des Grafen von Platen. Streit mit Taxis.

Im J. 1667 unterm 14. Mai erschien die erste Post-Ordnung als offenes Zeugniß, daß in den Braunschweigischen Landen eigene Landesherrliche Posten bestanden; den Reichsposten wurde in dieser und der folgenden Post-Ordnung vom 17. August 1678 vor der Hand die Duldung zugesagt, auch die Boten der 1576 gestifteten, jedoch erst 1612 eingeweiheten Universität in Helmstädt behielt man, wegen des fast hundertjährigen Bestehens der Anstalt, dennoch bei.

Der Ertrag der von dem Stiegenello (Dromst Stechinelli) errichteten Landesposten wurde von Jahr zu Jahr so bedeutend, daß dieser Post=Segen den ersten Staats=Minister, Geheimen Rath und Ober=Hof=Marschall, Franz Ernst Grafen von Platen=Hallermund in Hannover, reizte, dem Italiener das Privat=Postwesen abzukaufen. Die Post=Ordnung vom 9. August 1682 spricht im Eingange von einem der Familie von Platen verliehenen Erb=General=Postamte zu einem feudo promiscuo (vermischten Lehn) in den gesammten herzoglichen Gebieten, schweigt aber von den im Lande geduldeten Reichsposten.

Dies bloße Dulden, die so beschränkte Vergünstigung und alle dem Reichspostwesen so nachtheilige Vorgänge bedrängten Leonhards Nachfolger, den Grafen Alexander Eugen von Taxis. Seiner Einsicht und Beobachtung konnte wohl nicht entgehen, welche gefährliche Verkümmerung sein Reichspostwesen, mithin in dem Abbruch seiner Einkünfte, auch die Gefährdung seines Glanzes und Bestehens erlitt. Er führte bei dem Reichs=Hofrath in Wien einen Prozeß gegen die Herzoge von Braunschweig, der aber den weit schlimmern Erfolg hatte, daß die verklagten Fürsten 1684 de facto alle Reichspost=Beamten aus dem Hannöverischen entfernten, deren Stellen mit Eingebornen besetzten und sogar jeden persönlichen Schutz und jede Duldung aufhoben. Den beiden Kaiserlichen Gesandten, Baronen v. Kurzrock und v. Freytag gelang es nicht, die Irrungen — so benannten diese Abgeordneten jenes Verdrängen aus dem Lande — auszugleichen und zu beendigen.

Kurfürst Ernst August in Hannover hatte zwar unterm 9. März 1695 dem Kaiser bündig und kräftig erklärt, sich nicht mit den Reichsposten vereinigen zu wollen, dennoch glückte es jenem Grafen, die Güte seines Schutzherrn so kräftig zu stimmen, daß Leopold im August 1698 eben dem Herzog von Braunschweig=Lüneburg, Ernst August — (seit dem 3. August 1694 Churfürst von Hannover) — erklärte, daß er, kraft kaiserlicher Macht, den Grafen von Platen degradiren und alle nach dem

Hannöverschen lautende Briefe und Pakete an den Gränzen zurückhalten lassen würde, wenn der von Platen die Lehnposten nicht aufhebe und dagegen die Reichsposten einführe. Es blieb jedoch beim Drohen, das auch in der Folge nicht ausgeführt werden durfte, denn der Reichsstand und Kurfürst Georg Ludwig von Hannover, war seit 1714 der mächtige König Georg I. von England. Des Postmonopols wegen, war also der Ausbruch eines Krieges zwischen England und dem deutschen Kaiser wohl nicht gedenkbar, mithin hatte zwischen Hannover und Taxis aller Streit ein Ende.

---

Die aus Hamburg, Hannover und den Grafschaften Hoya und Diepholz in Osnabrück ankommenden Reisenden äußerten oft den Wunsch, mit einer stets vorhandenen Reisegelegenheit weiter nach Münster, ins Clevesche, Bergsche und in die Rheingegenden gehen zu können. Es hielt oft schwer, oft war es unmöglich, nach vieltägigem Bemühen solche Fuhrwerke aufzutreiben.

Dies veranlaßte den Fürstbischöflichen Postmeister von Hartmannsdorf in Münster, mit Zustimmung seines Landesherrn und in Gemeinschaft mit dem Postamt in Osnabrück, 1709 zwischen beiden Residenzstädten eine fahrende Post zu veranstalten, die von Tecklenburgischen Unterthanen — Postbauern genannt — besorgt wurde und in Lengerich und Ladbergen die Gespanne wechselte.

Franz Arnold, Fürstbischof von Münster und Paderborn, war zwar Willens, für seine Rechnung diese Post übernehmen und solche weiter über Ahaus nach Zütphen leiten, auch die Reisenden auf einem nähern Wege über Paderborn nach Frankfurt befördern zu lassen; allein der Churhannöverische Erb-General-Postmeister Graf v. Platen widersetzte sich der Ausführung, weil er einen Abbruch seiner eigenthümlichen Hamburg-Osnabrücker Post befürchtete, und Preussen einen Antheil von der Ein-

nahme, wegen des Durchgangs durch das Ravensbergsche, verlangen würde. Die Ausführung unterblieb vor der Hand.

---

## §. 5.
### Aufhebung des Erb-Postlehns. Postverwaltung. Verdrängen der Reichsposten.

Georg I., König von England und Kurfürst von Braunschweig-Lüneburg oder Hannover, dehnte die Erbbelehnung des General-Postmeisters von Platen auch auf dessen Schwestern aus. Der Sohn und Nachfolger, Garde-Major und Erbherr Graf von Platen, (1709) lebte ganz im Gegensinn seines Vaters, der weiland als erster Minister den erprobten hohen Werth des baaren Goldes und Silbers und der landesüblichen Zinsen im Uebermaaß zu würdigen und das kaufmännische Benutzen praktisch auszudehnen wußte. Der gemüthliche Sohn vermochte nicht, die Gränzlinieen seines Vermögens und die etwas bedeutenden Ausgaben seiner Maitressen zu überschauen. Um dieser Schwachheit willen gerieth der freigebige joviale Mann in solche fatale und verwickelte Connexionen mit einer Unzahl von Gläubigern, daß er gezwungen die Dienststellen dem Meistbietenden zutheilte, die Postverwaltungen verpachtete und sich die Pachtgelder auf viele Jahre voraus bezahlen ließ. Dies wunderliche Haushaltungswesen und die Klagen der getrennt lebenden Gemahlin des Grafen bestimmten den neuen König, Georg II., im J. 1736 bei seiner Anwesenheit in Hannover, die wüste Angelegenheit aufzuheben, in der Schuldensache zu entscheiden, das Post-Lehnwesen für 450,000 Thaler zu kaufen, und das Kaufgeld zu einem Fideicommiß der v. Platenschen Familie zu bestimmen.

Die Aufsicht und Leitung der nun landesherrlichen Postanstalten erhielt das Geheime Raths-Collegium — jetzt Staats-Ministerium genannt. — Es bestätigte vor der Hand die Postämter, setzte ein General-Post-Directorium ein, beauftragte diese

schaft und eine Reichsgräfliche Curialstimme auf den Reichstagen und in den Reichs-Versammlungen, gegen den Widerspruch der Reichsstände, erhalten, aber alles beruhte nur auf einer bloßen Titulatur, ohne Landbesitzthum eines deutschen Reichsfürsten.

Seine Lage war mithin gefährlich, obgleich nachher ihm die Gerechtsame eines General-Erb-Postmeisters und die ihm verbliebenen Postanstalten durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß (Reichsgesetz) vom 25. Februar 1803, §. 13 waren garantirt worden. Hannover — eigentlich Englands König, den die Reichsgesetze nichts angingen — gestattete keine Anwendung jenes beengenden Hauptschlusses. Taxis mußte weichen und zahlt noch jetzt ein Transit-Porto für den sehr bedingten Durchgang seiner Brief-Felleisen und Postpakete nach und aus Hamburg und Bremen. Ein Taxisches Postwesen besteht folglich im Hannöverischen seit jener Zeit nicht mehr.

---

## §. 6.

## Post-Zustand in diesem Jahrhundert.

Am 18. Mai 1803 erklärte England den im J. vorher am 27. März zu Amiens mit Frankreich geschlossenen Frieden für aufgehoben. Ein Friede, den England nicht halten wollte und eben darum schon den Stoff zu einem neuen Kriege — die Herausgabe Malta's ꝛc. ꝛc. — enthielt. Ende Mai ließ der Consul Napoleon plötzlich durch das Marschall Mortiersche Corps das Kurfürstenthum Hannover besetzen. Zwei Jahr nachher trat er dies Land, laut des in Wien am 9. December 1805 geschlossenen Tractats, an den König von Preussen, und zwar mit bündigster Gewährleistung ab und empfing dagegen für die französische Republik die Preussischen Provinzen Anspach, Cleve und Neufchatel. Jenes Hannover war mithin durch Tausch ein Eigenthum der Preussischen Monarchie geworden und mußte nach

den

den Grundsätzen und der Verfassung des neuen Mutterstaats eingerichtet werden.

Dies Umändern war im Gange, als Frankreichs Beherrscher — nun Kaiser — seinen gespielten Trug enthüllte. Denn in derselben Zeit, als Napoleon dem Könige Friedrich Wilhelm III. den Besitz des Kurlandes Hannover feierlich und bündigst verbürgte und jene drei Provinzen als Tausch entgegen nahm, in der nämlichen Zeit unterhandelte er im Geheim mit England über die Zurückgabe Hannovers und verstärkte — statt seine Heere aus Deutschland zurück zu ziehen, wie er im Friedensschluß mit Oesterreich am 27. December 1805 angelobt hatte — gerade diese Heere. Es ergab sich, daß die Abtretung Hannovers von dem Wortbrüchigen nur darum angetragen und ausgeführt worden war, um sich Preussens Macht zu versichern und sie durch ein Trugbündniß festzuhalten, eine Macht, die bei dem vorhabenden neuen Kriege mit Osterreich allerdings ihm höchst gefährlich werden konnte.

Die Schlacht bei Jena am 14. October 1806, entschied Preussens Unterdrückung, den Verlust Hannovers und aller westlichen Länder und Provinzen bis zur Elbe. Aus allen diesen Länderstücken, mit Einschluß von Hessen-Cassel, und des Herzogthums Braunschweig entsproß im folgenden Jahr 1807 das nicht mehr vorhandene Königreich Westphalen.

Als Napoleon 1815 bei la belle Alliance das deutsche Reich, sein Kaiserthum und die geträumte Weltmonarchie verlor und dort zugleich sein Genie und seine Tugenden auf ewig zu Grunde gingen, mithin kein Fremder in Deutschland herrschte und jeder frühere Regent sein Stammland wieder in Besitz genommen hatte, da ward Hannover zu einem Königreich erhoben und dem Geschwisterreich Großbritannien wieder zugesellt.

---

**Das General-Postdirectorium** ist die oberste Postbehörde des Königreichs, dem Ministerium der Finanzen und

des Handels zugeordnet. Es führt die Aufsicht und Controlle über das gesammte Postwesen und hat sowohl die zur Aufrechthaltung des Postregals dienenden Verfügungen, als auch diejenigen Anordnungen zu treffen, durch welche die Befolgung der gesetzlichen, in Beziehung auf den Postdienst erlassenen Vorschriften gesichert wird. (s. Staats-Kalender für Hannover, 1832).

Nach der amtlichen Angabe enthielt der Poststaat im Anfang dieses Jahrs 1832:

1 Hof-Postamt, das in Hannover,
8 Postämter vom ersten Range, — und zwar das in Aurich, Bremen, Celle, Göttingen, Hamburg, Harburg, Lüneburg und Nordheim — deren Vorstände die Ehrenbenennung: Ober-Postmeister führen,
23 Postämter des zweiten Ranges,
144 Post-Speditionen (Filial-Postämter, Post-Verwaltungen),
7 Ablager oder Postwärterämter,
123 Relais oder Stationen.

306 Postanstalten überhaupt.

Die ganze Postverfassung ist im Wesentlichen der seiner Nachbarstaaten gleich, überall wohl eingerichtet und dem Bedürfniß des Landes angemessen. Denn z. B. aus der Hauptstadt Hannover, dem Centralpunkt des ganzen Staats, gehen ab:

Eilwagen und Briefposten, täglich nach Bremen, Hamburg, Lübeck, Braunschweig, Göttingen, Cassel, Frankfurt, Süddeutschland und Frankreich ꝛc. ꝛc.
6 mal wöchentlich nach Lüneburg, Stade, Osnabrück, Osterode.
5 mal nach Berlin und den Preussischen Staaten, Leipzig und ganz Sachsen.
4 mal nach Dannenberg, Goslar, Eisenach, Oesterreich und Italien.

2 mal nach Lingen und Ostfriesland, Oldenburg, England, Holland, Dänemark und Mecklenburg.

Fahrende Posten, Diligencen, nette, sehr zierliche und bequeme Postkutschen:

4 mal in der Woche nach Bremen, Hamburg, Göttingen, Cassel, Frankfurt, Braunschweig, Osnabrück, Osterode ꝛc. ꝛc.

2 mal nach Hameln, Goslar, Peine, Lüneburg, Lübeck, Duderstadt, Nordhausen, Leipzig, Halberstadt, Magdeburg, Berlin ꝛc. ꝛc.

Die Länge des ganzen Poststaats, mit Inbegriff Ostfrieslands und des nördlichen Antheils von Lingen, überhaupt . . . . . 71¼ Meilen,

die Breite, von Nordhorn bis Dannenberg überhaupt . . . . . . . . . . . . . . 47¼ „

Der Flächen=Inhalt des Landes enthält nach Hassels Angabe, 695 Quadrat=Meilen, mit 70 Städten und 117 Flecken.

Im Königreich Hannover ist das Personengeld landesherrlich bestimmt, wovon nicht abgewichen werden darf, und zwar zahlt jeder Reisende für seine Person 7 ggr. (8¾ Silbergr.) mit 50 Pfd. freiem Gepäck, und 6 ggr. (7½ Sgr.) ohne Gepäck, für die Meile, mit Inbegriff der Wagemeister=Gebühren und des Postillon=Trinkgeldes.

Da das verdungene Personen=Fuhrwesen als ein freies Gewerbe nicht durch eine Abgabe an die Staatskasse beschränkt ist, so beeinträchtigen diese Fuhrwerke, besonders die Einspänner zu 2 Personen, wegen der Wohlfeilheit des Reisens, ungemein die fahrenden Posten; aus diesem Grunde sind die Postanstalten gezwungen, das Personengeld höchst mäßig zu bestimmen.

---

Kapitel 6.

# Braunschweig.

## §. 1.
## Botenwesen.

Sagen und einige Andeutungen in alten Staatsschriften sprechen — freilich nur gelegentlich — von Boten- und Briefsendungen, die zu den Zeiten Ludwigs des Jüngern (876) Statt gefunden haben, der nach seines Vaters, Ludwigs des Deutschen, Tode in der Theilung die Niederlande, Hessen, Sachsen, Thüringen, und die Länder an der Ostsee (das Herzogthum Ostfahlen) erhielt. Wie aber die Briefsendungen geschahen und wer die Boten waren, ob besondre Abgeordnete, oder nur Botenläufer, wer vermag das aus den bloßen Namen: „Poten" (Bote) auch Botten, und Bryw, Bryff, (Brief) zu deuten.

Mächtige Fürsten erbten oder erwarben sich, wie überall und immer, durch Geistesgröße und Muth, in der Regel durch Fehden und Uebergewicht, angränzende Länder. Als erster Held seines Jahrhunderts stand der Welfe, Herzog Heinrich der Löwe da, nächst dem Kaiser Friedrich Barbarossa der Gewaltigste in Deutschland, denn er besaß Baiern, Sachsen und seine zerstückel-

ten Erbländer, Braunschweig-Lüneburg. Die letztern verblieben ihm, als der Kaiser und einige Reichsfürsten den Mächtigen von dem Reichsverbande ausschlossen, ihm Baiern und Sachsen entrissen und ihn zu Würzburg 1180 in die Acht erklärt hatten.

Sein Enkel Otto I. das Kind (1227—1252), vereinigte die getrennten 5 Erbländer — Lüneburg, Calenberg, Göttingen, Grubenhagen und Braunschweig — zu einem Ganzen, nannte es: Braunschweig-Lüneburg und ließ sich darüber als Herzog und Reichsfürst vom Kaiser Friedrich II. das Lehn ertheilen. (s. Hannover). Aus allen diesen wichtigen Begebenheiten läßt sich wohl folgern, daß der Briefwechsel, mithin Botengänge und Sendungen, gleichviel zu Fuß oder zu Pferde, stark gewesen seyn müssen, da die Verhältnisse, die Vorladungen, Fürstenversammlungen und andre ernstliche Vorgänge, häufige Mittheilungen und schriftliche Rücksprachen erforderten.

Auch lange vor Otto waren viele Städte entstanden und zum Theil im Flor. Celle, Lüneburg, Hannover, Uelzen, Göttingen, Wolfenbüttel, gehörten schon zu den bedeutendsten, vor allen behauptete Braunschweig den Vorrang. Diese Stadt war es, die zuerst dem nachher so mächtigen Hansabunde der Haupt-Handelsstädte Hamburg und Lübeck im J. 1247 beitrat und es übernahm, mit Beihülfe des Herzogs Otto des I. von Lüneburg-Wolfenbüttel, die große Heer- und Frachtstraße von Hamburg bis Nürnberg gegen die Streif- und Raubzüge der Stegreif-Ritter und Wegelagerer zu sichern und zum Ausbreiten des Vereins kraftvoll zu wirken. Außerdem verpflichtete sich Otto, jene Reichsstädte gegen alle Angriffe mit Wehr und Mann zu schirmen.

Durch diesen Beistand wurde das Land, besonders die Stadt Braunschweig das Mittelglied des Handels zwischen der Ostsee und Italien, der Stapelplatz (nächst Nürnberg) der levantischen Waaren und ein höchst wichtiger Stützpunkt des Vereins, denn sie erhielt die Gewalt über die einzige Frachtfuhr-Straße in Deutschland von Süden nach Norden. Darum wurde auch Braunschweig zur Hauptstadt des dritten Quartiers der Hansa

bestimmt, und ihr sämmtliche sächsischen und markbrandenburgischen Städte untergeordnet a).

Diese Bevorrechtung Braunschweigs, seine Macht und sein Einfluß hatten zur Folge, daß zwischen den Vorständen oder Quartierstädten und den betheiligten Mitgliedern des Bündnisses, und diesen wieder unter sich ein steter Schriftwechsel nothwendig wurde, der die Gesetze, Anordnungen, Mittheilung der Ereignisse und das Wahrnehmen sichernder Maßregeln enthielt. Aber nicht diese Briefe allein, auch das richtige Ueberbringen derselben durch zuverlässige, des Weges kundige Leute, welche die Behörden und die wahren Empfänger kannten und auch diesen bekannt waren, dies alles mußte bedacht und besorgt werden.

So entstand denn im Mittel-Alter, eigentlich seit dem dreizehnten Jahrhundert, in einem großen Theil Deutschlands ein städtisches und kaufmännisches Botenwesen, das die Stelle der einige Jahrhundert nachher errichteten Posten vertrat, besorgt durch eigends dazu bestimmte Personen, in der Folge nach und nach geregelt und den heutigen Posten ziemlich nahe stehend.

In Reichs- und großen Handelsstädten, z. B. Hamburg, Lübeck, Bremen, Nürnberg, Augsburg, Cöln, Aachen rc. rc. wurden sogar eigene Botenämter angeordnet, welche die mit den Städte- und Kaufmannsboten eingegangenen Briefe durch eigene Leute in der Stadt an die Empfänger besorgten, die abge-

---

a) Als so viele Handelsstädte in und außerhalb Deutschland dem Hansabunde beitraten, daß es dem Oberhaupt desselben, dem hohen Kaufmanns-Rath in Lübeck, unmöglich wurde, alle Verfügungen zu besorgen und in das Einzelne einzugehen, fand jener Rath es nothwendig, die Gesammtheit in 4 Klassen oder Quartiere abzutheilen, und jeder Klasse eine der vornehmsten Handelsstädte — Lübeck, Cöln, Braunschweig und Danzig — als Quartierstadt (Director, Präsident) vorzusetzen. Jede mußte die Handels-Angelegenheiten ihres Bezirks beaufsichtigen und nach den Bundesgesetzen leiten, das Wichtigste an den Convent in Lübeck berichten und von diesem die Aussprüche — sogar Todes-Urtheile — zur weitern Besorgung empfangen.

henden Briefe sammelten und dem zurückgehenden Boten überlieferten. Diese Briefsammlungen sind der Ursprung der Postämter und Postverwaltungen, wo solche aber zuerst entstanden, ist nicht zu ermitteln.

Oft schickten Fürsten ihre Briefe und Sachen entweder an den Magistrat des Wohnorts und der nächsten Stadt, und dieser mußte das Erhaltene weiter befördern, oder sie sandten eigene Leute (Expresse), und diese zu Pferde, wenn der Brief außer Landes ging.

---

Im Anfange der Regierungszeit des Kurfürsten Johann Cicero von Brandenburg, 1486, wurde eine Landesherrliche Botenpost errichtet. Sie nahm den Weg von Cüstrin, dem öftern Aufenthalt des Regenten, über Beeskow, Torgau, Leipzig, Weimar, Coburg bis Onolzbach (Anspach) auf 68 Meilen in 21 Tagen, mit Einschluß der 5 Ruhetage des Briefboten.

Mit diesem Botengange — in heutiger Sprechart: Boten-Postcours — stand ein gleicher landesherrlicher in genauer Verbindung, nämlich der von Onolzbach über Bamberg, Coburg, Eisfeld, Ilmenau, Gotha, Langensalza, Tennstädt, Herzberg und Seesen nach Wolfenbüttel — damals die Residenzstadt der Herzoge dritter Linie vor dem Besitz der freien Handelsstadt Braunschweig — 52 Meilen in 15 Tagen, 2 Ruhetage mitbegriffen. In Cüstrin, Onolzbach (Anspach) und Wolfenbüttel waren stets Landesherrlich bestellte und vereidete Boten bereit, welche bei Vorfällen sogleich fortwandern und den ganzen Weg unabgewechselt selbst zurücklegen mußten.

In der Folge wurde dies ununterbrochene Laufen aufgehoben, als sehr oft einige dieser Leute unterweges erkrankten, und theils das Bestellen der Briefe ohne Schuld des Boten sehr verzögert worden, theils durch die Nachlässigkeit der angenommenen Stellvertreter wohl gar das Briefpaket verloren gegangen war. Man

errichtete daher Stationen oder Botenwechsel in den genannten Oertern, auf welchen sich die Männer die Briefbunde zum Weiterbesorgen einander zubrachten.

Auf jedem Wechselorte nahm ein Beamter das Briefbund an, schrieb die weitergehenden Briefe in ein Briefbuch (jetzt Manual genannt) und gab das Pack mit einem Stundenzettel — ganz in heutiger Form — dem abgehenden Boten.

Im Postarchiv in Berlin werden noch viele dieser Brief- und Botenzettel — worin zugleich die Ankunfts- und Abfertigungszeit genau bestimmt ist — aufbewahrt. Sie überzeugen von dem Verfahren bei diesen, dem Wesen nach, wirklichen Post-Anstalten, viele Jahrzehende vor der Investitur (Belehnungsfeier) des Reichsgrafen Lamoral I. von Taxis als Reichs-General-Erb-Postmeisters in Deutschland, am 27. Julius 1615.

Noch ist zu bemerken, daß sämmtliche Boten unterweges Briefe, Päckchen und Geldbeträge sammelten und bestellten, mithin damals schon eine Art wirkliches Postwesen sich gebildet hatte.

Die Kaiserlichen Patente aus dem sechzehnten Jahrhundert, z. B. Karls V., Maximilians II. und Rudolfs II. sagen bestimmt, daß es geregelte Posten gebe, — so wurden schon, von der französischen Benennung der Brief-Couriere hergenommen, die Landesherrlichen und Städtischen Boten genannt, — welche zu Fuß und Roß die Briefe bestellten und in kleinen Wagen (Einspänner) fuhren, wenn sie Pakete und Waaren mitzunehmen hatten.

---

Die beiden Nachbar- und Hansastädte Braunschweig und Magdeburg traten, der Lokalität und günstigen Umstände wegen, in eine enge Gemeinschaft. Die Elbschifffahrt und der Handel zwischen Hamburg und Sachsen waren unter den Herzogen Albert I. und II. von wenigem Belang und der Mittelort Magdeburg blieb im Winter, beim Eisgange und bei Ueberschwemmungen, ohne Nutzen, weil die Schifffahrt stockte. Dagegen hielt sich der

Weg zu Lande von Magdeburg über Helmstädt und Braunschweig nach Bremen, Hannover und Hamburg auch im Winter gang- und fahrbar. Die Ereignisse und der Handelsbetrieb erforderten aber ein ununterbrochenes Benachrichtigen, das Anfangs durch eigends Beauftragte (Expresse) und Reisende, bald nachher durch Briefsendungen mit Lohnboten ausgeführt werden mußte. Die noch vorhandenen alten Handschriften bekunden den Verfolg:

In Helmstädt nämlich, dem Mittelort zwischen Braunschweig und Magdeburg, unternahmen erwerblustige Leute, ebenfalls Briefe, Waaren und Pakete aller Art nach beiden Hauptstädten zu besorgen, bis die Herzoge von Braunschweig-Lüneburg, Franz Otto und Heinrich der Jüngere, nach dem Vorbilde Taxis, im J. 1569 Landesposten errichteten und 1589 noch weiter verbreiteten. Einige Stadt- und Privatboten beharrten jedoch in ihrem gewohnten ernährenden Gewerbe, denn im Magdeburgischen, dem damals geistlichen Gebiete, hatte Jeder seinen unbeschränkten Nahrungszweig, und der Begriff vom Postregal war noch völlig fremd.

---

## §. 2.

## Fahrende und reitende Posten.

Das Erzbisthum Magdeburg wurde zwar durch den Münsterschen Friedensschluß vom 24. October 1648 (Art. XI. §. 6) dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg als eine Entschädigungs-Provinz unter dem Namen: Herzogthum, zuerkannt, jedoch bedingt, daß der Besitz erst nach dem Tode des letzten Administrators und weltlichen Erzbischofs, Herzogs August von Sachsen, erfolgen könne.

Dieser starb erst 32 Jahr nachher, 1680. Bei dessen Lebzeiten hatte jedoch der Kurfürst vorläufig eine Postanstalt in Magdeburg errichten lassen, um welche sich die Stadt-Obrigkeit gar nicht bekümmerte; denn 1667 waren dort schon 2 kurbran-

denburgische Postverwalter Ohagen und Böckmann. Sie hatten die Annahme der Wolfenbüttelschen Post, welche der Herzogliche Postverwalter, Apotheker Daniel Elberfeld in Helmstädt, besorgte, wobei der gute Mann nebenher für eigene Rechnung Pakete jeder Art auf seiner Postkalesche befördern ließ. Außer dieser Landesherrlichen fahrenden Post bestand seit Jahrhunderten der Stadtbotengang von Braunschweig über Helmstädt nach Magdeburg. Der Bote kam in der letzten Zeit zu Roß oder Wagen Montags in Magdeburg an, bestellte und sammelte selbst die Briefe und Pakete, versteht sich das Meiste zum eigenen Gewinn, und fuhr Dienstags Nachmittags 2 Uhr zurück nach Braunschweig.

Diese Nachrichten bezeugen also, daß schon in jener Zeit fahrende, und seit Jahrhunderten Boten-Posten im Braunschweigischen bestanden.

In beiden Städten, Braunschweig und Magdeburg, verwalteten kurbrandenburgische Postmeister — Caspar Pröwer in Braunschweig und Justus Bulke in Magdeburg — die durchgehende reitende Hof- und Kammerpost von Berlin über Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Minden und Bielefeld nach Wesel und Cleve, und eine seitwärts von Braunschweig nach Hamburg. Beide Beamten hatten jedoch mit jener Stadtpost nichts zu thun.

Diese Boten-Post und die fahrende aus Wolfenbüttel zogen daher alles an sich, was in das Magdeburg- und Brandenburgische bestimmt war und den kurfürstlichen Postämtern in beiden Städten hätte zugewiesen werden sollen. Jenen zur Seite bemüheten sich auch noch der Besitzer eines Privat-Botenwagens und dessen Fuhrknecht, eben so der bekannte Postmeister, Apotheker Elberfeld in Helmstädt nebst Postillon, auch eine Posthalter-Wittwe, mit einander zu wetteifern, wer auf seinem Fuhrwerk die meisten Briefe und Pakete nach Magdeburg schaffen, dort bestellen und wohlbefrachtet zurückkehren könne. Diese redlichen Theilnehmer überboten sich im Betrügen der landesherrli-

chen Gefälle und im Abwendigmachen der Kundleute. Natürlich erhielten die Herzoglichen Postkassen das Wenigste.

Diesem Raubwesen zu steuern, wurde im November 1686 eine Kurbrandenburgische Landkutschenfahrt von Magdeburg nach Helmstädt und zurück errichtet, eine wöchentlich zweimalige Fahrt bestimmt und der Führer Joachim Lüders vereidet: daß er die ihm zugestellten Briefe und Pakete, auch die sich einfindenden Reisenden im Posthause richtig angeben und das festgesetzte Porto und Personengeld entrichten werde. Was er über beides von den Passagieren und Absendern mehr forderte und erhielt, verblieb ihm statt des Lohns und jährlich ein blauer Rock statt der Besoldung. Aber Lüders veramte nach einigen Jahren, denn jener Elberfeld unterhielt fortwährend eine Postfahrt nach Magdeburg und stand mit dem Herrn Amtsgenossen in Magdeburg im freundschaftlichsten Abrechnen und Vernehmen. Beide theilten gewissenhaft das Wohlerworbene, und alles blieb in gewohnter Weise und Verschwiegenheit.

Im folgenden Jahrhundert trug die Preussische Ober-Postbehörde um so mehr Bedenken, der freundnachbarlichen und andrer Staats-Verhältnisse wegen, mit einem ernstlichen Verfahren einzuschreiten, da Helmstädt weit über ein Jahrhundert hinaus erweislich im Besitz des Courses war und die Preussische Wegestrecke nur den dritten Theil der ganzen Poststraße beträgt. Im Jahr 1771 wurden jedoch die Grundsätze bestimmt, nach welchen jene Postanstalt bestehen sollte.

Der Eroberungskrieg der großen Nation im J. 1806 unter ihrem Empereur brachte sehr wesentliche Veränderungen in allen Verwaltungszweigen, so auch in den Postanstalten des Herzogthums Braunschweig hervor. Nach wohlgenossenen 6 Freudenjahren verschwanden leider 1815 alle ihre Anlagen mit der Vertreibung des ersten und letzten Königs Jerome (beide in einer Person), sämmtlicher Verbesserer und dem Aufhören des seltsamen Königreichs Westphalen. Die neuen Umgestaltungen in den Ländergebieten bewogen Braunschweig, mit den Nachbarstaaten, folg-

lich auch mit Preussen, sich zu vereinbaren, die Helmstädter Post ward beibehalten, und zwar im Sommer als ein Eilwagen, im Winter als gewöhnliche Fahrpost. Beide sind eine Fortsetzung der Personenpost von Berlin nach Magdeburg, auch wurde auf eben diesem Course eine dritte reitende Post von Berlin nach den Rheinprovinzen in neuer Zeit veranstaltet.

---

Herzog Julius von Braunschweig-Lüneburg, der seit 1569 den Wolfenbüttelschen Antheil für den Herzog Heinrich den Jüngern verwaltete, wollte den Briefwechsel seines Landes mit Sachsen fördern, theils um die Handelsverbindung durch einen schnellern Lauf der Correspondenz zu unterstützen, theils um der Verbreitung der neuen Lehre nützlich zu seyn. Er errichtete 1576 eine reitende Post von der damaligen Residenzstadt Wolfenbüttel über Halberstadt, Aschersleben, Cönnern und Halle nach Leipzig. Der Administrator und weltliche Erzbischof von Magdeburg, Joachim Friedrich von Brandenburg, bewilligte die Station in Cönnern. Die Post gerieth zwar nach einigen Jahren ins Stocken, sie ist jedoch die erste Anlage des noch bestehenden großen Courses der fahrenden und reitenden Posten zwischen Braunschweig und Leipzig.

In der Post- und Boten-Ordnung des Kurfürsten Johann Sigismund zu Brandenburg v. 20. Junius 1614 (Darstell. des Preuss. Postwesens Bd. I. S. 269) werden den landesherrlichen vereideten Kanzlei- (Post-) Boten für das Bestellen der Kurfürstlichen und Privat-Briefe nach Braunschweig und Wolfenbüttel, jedesmal 3, in Kriegszeiten nur 2½ Thaler Botenlohn und 3 Gr. tägliches Zehr- und Wartegeld ausgesetzt. Eben soviel erhielten die Herzoglichen Boten aus Braunschweig nach Berlin. Aus dieser und andern Nachrichten läßt sich mit Gewißheit schließen, daß schon im Jahrhundert zuvor — folglich lange vor der Investitur des Hauses Taxis oder des

Reichspost-Generals (1615) — geregelte Fußposten gewesen seyn müssen. Denn Kurfürst Friedrich Wilhelm d. Gr. hatte, neben den reitenden und fahrenden Posten, im J. 1660 noch 8 solcher beeidigten Boten im Solde und Amte.

Kaiser Ferdinand II. beim Anfange des dreißigjährigen Krieges, voll Eifer und im Bestreben, durch seine Heere die Anhänger des Protestantismus auszurotten, und die widerspenstigen vorlauten Reichsfürsten zu strafen und zu demüthigen, fand auch in dem Reichs-Postwesen ein gleiches Mittel, seine Macht auszubreiten. Auf Betrieb seines Günstlings, des Spanisch-Niederländischen und Reichs-General-Postmeisters Leonhard II. von Taxis erließ Ferdinand unterm 23. November 1627 ein Rundschreiben an die Kur- und andern Fürsten und Reichsstädte (Kurmainz und Cöln, Fulda, Hessen, Braunschweig, Mecklenburg, Holstein ꝛc. ꝛc.): „dem Grafen Leonhard von „Taxis unverweigerlich zu verwilligen, seine Posten dort „einzuführen und demselben behülflich zu seyn" ꝛc. ꝛc. (s. S. 123). Es scheint, daß Braunschweig dies Ersuchen erfüllt habe. Zehn Jahr nachher, unterm 12. Januar 1637 erklärte das Kurfürsten-Collegium: „daß an allen Orten, wo „keine ordinari Posten (Taxissche oder Reichs-Posten) an-„gestellt seyn, die Anordnung der reitenden oder fußgehenden Bo-„ten zugelassen werde und den Ständen heimzustellen (zu über-„lassen) sey, solche Anordnung selbst zu machen." (s. S. 124). — Der Kaiser erneuerte seine Aufforderung unterm 12. August. Im J. 1646 wird eines Taxisschen Postmeisters Johann Kluge in Celle und eines solchen in der Stadt Braunschweig gedacht, welche jedoch zu jener Zeit noch eine Kaiserliche freie Handelsstadt, und nicht dem Herzog unterthänig war.

---

Im Anfange des letzten Jahrzehends jenes dreißigjährigen Krieges, als der Muth und Fanatismus der Streitenden schon

entkräftet wurden und die Theilnehmer, besonders der stolze Ferdinand III., zu einiger Besonnenheit gelangten, da erhoben sich in Norddeutschland wackere bedachtsame Männer, für das Wohl ihres Vaterlandes zu wirken. Zu diesen gehörte der sehr begüterte Frachtfuhrherr Röttger Hinüber in Hildesheim.

Seinem Wohnort — damals noch unter Braunschweigischer Hoheit—und den nächstgelegenen Hauptstädten Hannover, Braunschweig, Bremen und Cassel fehlte noch eine directe Postverbindung. Denn Taxis besaß in jener Zeit (1641) kein Postwesen im ganzen Bisthum, es sorgte nur für gerade Postenlinien von Frankfurt a. M. nach den 3 See- und Handelsstädten Bremen, Hamburg und Lübeck, weil diese das meiste Porto einbrachten.

Da bewarb sich R. Hinüber um die Bewilligung seiner Landesherren, der 3 Herzoge von Braunschweig-Lüneburg und Wolfenbüttel, aus eigenem Vermögen mit 40,000 Thalern, von Hildesheim ab reitende Posten von Bremen nach Cassel, und fahrende von Hildesheim nach Braunschweig, und über Hannover nach Bremen zu errichten. Die Regenten willigten ein und Herzog August von Wolfenbüttel ertheilte am 7. Januar 1641 die Concession. Die Posten nahmen sogleich den Anfang und Hinüber ward zum Lohn, zur Ermunterung und zum Schutz gegen die zu besorgenden Anfechtungen des Reichsgrafen von Taxis, zum Herzoglich Braunschweig-Lüneburgischen Posthalter und Postmeister in Hildesheim bestellt.

Die fahrende Post von Braunschweig nach Hildesheim muß in der Folge verändert worden, oder eingegangen seyn, denn im Jahr 1770 steht sie nicht aufgeführt und nahe vor 1790 bestand noch eine Botenfuhre, welche Braunschweig für eigene Rechnung übernahm und in eine herzoglich fahrende Post verwandelte, eben dieselbe, welche in dem nämlichen Jahre das Hinausdrängen der Taxisschen oder Reichs-Post-Anstalten aus dem ganzen Gebiete veranlaßte, wovon in der Folge die Rede seyn wird.

Obgleich, wie eben gesagt worden, Taxis weder eine Post-Anstalt in der Stadt Hildesheim besaß, noch in dem Bisthum

eingerichtet hatte, so betrachtete es doch Hinübers Unternehmen als einen rechtswidrigen bedenklichen Eingriff in das Reichspost-Monopol. Es unterließ nicht, gegen Braunschweig und Hessen aufzutreten und von Seiten des Reichs-Oberhauptes zu bewirken, daß beide Staaten aufgefordert wurden, ihre Unterstützung dem Hinüber zu verweigern. Man folgte nicht. Auch der Kaiser, durch den widerwärtigen Erfolg seiner Bemühungen und Kriege gegen Schweden und die Heere der Protestanten nachgebend gestimmt, vergaß dennoch bei allen Unfällen nicht, stets das Beste des Reichs-Postwesens zu empfehlen, und am 11. Junius 1645 den Herzog Friedrich zu Lüneburg, den starrsinnigen Herzog August zu Wolfenbüttel, und die Städte Braunschweig und Lüneburg freundlich zu ersuchen, den Taxisschen Posten überall freien Ein- und Durchgang gutwillig zu gestatten. (Vischer S. 17). Man willigte jedoch nicht ein.

---

Noch während der Friedens-Unterhandlungen in Osnabrück und Münster (1646) hatte Friedrich Wilhelm der Große von Brandenburg eine reitende (sogenannte) Hof- und Kammer-Post von Cöln an der Spree (Berlin) über Hamburg nach Cleve angeordnet, die jedoch, wegen des großen Umweges und der Verspätungen, nicht den Zweck einer schnellen Beförderung der Briefe erfüllte. Sein Beauftragter, der Postmeister Neumann aus Königsberg, hatte daher mit vieler Umsicht einen kürzern Cours über Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Minden, Bielefeld und Hamm nach Cleve angelegt, in den Haupt- und Residenzstädten Braunschweig und Hannover kurfürstlich brandenburgische Postämter und Stationen eingerichtet und den Caspar Pröver als kurfürstlich-brandenburgischen Postmeister vereidet. Friedrich Wilhelm ertheilte bei seinem Aufenthalt im Schlosse Spahrenberg bei Bielefeld, unterm 11. September 1649 dem Pröver eine förmliche Bestallung als Postmeister, und ließ

2 Jahr nachher, im Amte Petershagen bei Minden einen bündigen Contract, wegen Besorgung des Postritts nach Halberstadt und Hannover, abschließen.

Durch diese Veranstaltungen war denn ein kurbrandenburgisches Postwesen, mit freier Ausübung des Postregals, in einer fremden Residenzstadt gegründet worden. Ob jene aber und das freie Durchreiten der Post durch das Braunschweigische mit schriftlicher Genehmigung, oder schweigender Zulassung des Landesherrn, Herzogs August von Wolfenbüttel, bewerkstelliget worden ist, steht in den Urkunden nicht bemerkt. Der Besitz und die Ausübung währten indessen nur bis zum Junius 1682, wo der Kurfürst die Clevesche Post durch das Hildesheimsche verlegte und jene Postämter und Stationen in den Städten Braunschweig und Hannover, als entbehrlich, aufhob (s. Preussen).

---

Ein Jahr vor dem Westphälischen Friedensschluß und ehe in demselben die Landeshoheitlichen Rechte der Reichsfürsten erklärt worden waren, hatte Friedrich Wilhelm schon 1647 durch die Errichtung seiner reitenden Post von Berlin nach Cleve und durch seinen verkündigten festen Willen: keine Einmischung des Reichspost-Generalats in sein Post-Regal zu gestatten, — seinen Mitständen ein Vorbild zur Nachahmung gegeben. Gerade durch die Ausführung waren der Gang und das Benehmen vorgezeichnet worden, wie der widerrechtlichen Ausübung der Macht des Reichs-Oberhaupts begegnet werden müsse.

Gleich gesinnt und mit gleichem Willen verbanden sich Schweden (als damaliger Besitzer des Herzogthums Bremen), die Reichsstadt Bremen, Braunschweig und Hessen, und ließen in demselben Jahr 1647 durch ihre Abgeordneten in Hildesheim erklären, daß sie in ihren Gebieten eigene Posten errichten würden, unbesorgt um die Kaiserlichen Verbote und Prozesse des Reichs-General-Postmeisters.

V. Beust (P.Reg. Th. I. S. 192) behauptet, daß Friedrich einen eigenen Postmeister in Braunschweig bestellt, demselben die Stationen untergeordnet und einen Post- und Sicherheits-Brief ertheilt habe, daß jeder Unterthan seine Posten mit Leuten und Gespann unterstützen und ungehindert hin und zurück gehen lassen solle.

Dem Herzog August von Wolfenbüttel ward berichtet, daß eine Reichspost-Anstalt sich in Gandersheim niedergelassen habe, und ihr Wesen dort treiben wolle. Sogleich erging vom Regenten unterm 3. September 1654 ein scharf verfaßtes Rescript an den Magistrat, die Aufnahme streng zu verweigern und die Zudringlichen zu entfernen. Der Herzog hatte in diesem Gebot selbst zugesetzt: Principiis obstandum pro libertatis Germanicae conservatione (Deutschlands Freiheit aufrecht zu halten, muß man dem ersten Ansinnen widerstreben) (Vischer S. 20).

Der Friede zu Münster, 1648 hatte, wie vorstehend gesagt, allen Reichsfürsten eine unbeschränkte Souverainität, mithin auch das Postregal, zuerkannt. Dennoch erging den 29. April 1659 zwar ein Kaiserliches Patent in sehr glimpflichen Ausdrücken auch an Braunschweig-Wolfenbüttel, die Streitsache mit Taxis zu beendigen, ein andres folgte jedoch mit dem Befehl, die Landes-Posthäuser aufzuheben und keine Postillone mit Landesherrlicher Postkleidung zu unterhalten. Aber Herzog Georg Wilhelm von Lüneburg-Celle hatte aus Italien einen jungen Mann Stiegenello (Dromst Stechinelli) mitgebracht, der in den gesammten Braunschweig-Lüneburgischen Landen mit Bewilligung der 3 Herzoge, Posten und Postverwaltungen, nach dem Muster der Taxisschen, einrichtete. Die Einkünfte wurden bedeutend. Der erste Minister Graf von Platen-Hallermund in Hannover, der keinen redlichen Erwerb verschmähete, kaufte dem Italiener das Postwesen ab und erhielt, vermöge seiner hohen Würde und seines Einflusses, von dem Gesammthause — folglich auch von Wolfenbüttel — die Belehnung als Erb-Landes-Postmeister für

sich und seine männlichen und weiblichen Nachkommen (s. Hannover S. 325).

Bedrängt durch diese Verletzung seines Alleinrechts und durch die Schmälerung seiner Einkünfte, erflehte Graf Taxis vom Kaiser und Reichs-Hofrath einen gewaltsamen Widerstand und ein kräftiges Verfahren gegen die Fürsten. Plötzlich erschien im Anfang des Jahrs 1660 der Kaiserliche Bevollmächtigte, Graf von Gronsfeld, in Braunschweig, setzte sogleich und unbekümmert um die Zustimmung des Regenten, den dortigen Landes- und Stadt-Postmeister ab und in dessen Stelle einen mitgebrachten Reichs-Postmeister ein. Empört über diesen Gewaltschritt befahl der Herzog die augenblickliche Verhaftung des von Gronsfeld und hob dessen Anordnung auf. Doch der Graf entwich noch an demselben Abend in Gesellschaft des mitgebrachten Installirten.

Graf Taxis bewirkte einen neuen Befehl des Kaisers vom 28. Mai d. J. der in den bittersten Phrasen forderte, daß *alle* Herzogliche Landesposten, als Neuerungen und Eingriffe in die Kaiserlichen und Majestäts-Rechte, sogleich eingestellt werden sollten. Müde der Anfechtungen und Kaiserlichen Pönal-Mandate beschloß das Gesammthaus Braunschweig unterm 19. December (1660), die Reichsposten mit der Beschränkung aufzunehmen, daß — außer der Correspondenz der freien Handelstadt Braunschweig — keine Briefe andrer Oerter befördert und nur Landes-Unterthanen als Postbeamten angestellt werden sollten. Dieser Beschluß ward in der Post-Ordnung v. 14. Mai 1667 bestätiget und in der vom 17. August 1678 von neuem zugesichert.

---

Von jeher war Wolfenbüttel die Haupt- und Residenzstadt des Braunschweig-Wolfenbüttelschen Regentenstammes, denn die Stadt Braunschweig, in den vorigen Jahrhunderten eine starke Festung, behauptete als Mitglied des Hansabundes und

noch nach dessen Sinken, die Befugniß, keinem Landesherrn, sondern nur dem Reichs-Oberhaupt unterthänig, folglich eine Kaiserliche freie Handelsstadt zu seyn. In diesem Glauben kämpfte sie gegen jede Unterwerfung, welche die Herzoge theils mit Gewalt, theils durch Unterhandlungen versuchten. Sie hatte zwar bei der Belagerung und auf den zweiten Sturm des Herzogs Friedrich Ulrich im J. 1615 sich ergeben müssen, jedoch war es ihr 1627 geglückt, die Verwirrungen im dreißigjährigen Kriege zu benutzen, sich wieder frei zu machen und zu behaupten, als Wolfenbüttel von den Kaiserlichen Truppen erobert und der Herzog verdrängt worden war.

In ihrem Freiheitsgefühl unternahm die dortige Handelszunft im Jahre 1655, einen eigenen reitenden Boten mit gesammelten Briefen nach Halberstadt an einen Mann zu senden, der sich dort de facto als einen Braunschweigischen Postverwalter eingemiethet hatte. Dieser vertheilte die erhaltenen Briefe, zog das Porto ein, berechnete dasselbe seinem Vorstande, der Kaufgilde in Braunschweig, und schickte die in Halberstadt gesammelte Correspondenz mit dem Braunschweigischen Stadtboten ab. Ein sehr ernstliches Verbot des Kurbrandenburgischen Statthalters J. F. Fl. von Blumenhagen in Halberstadt vom 6. August 1655 hemmte aber jenen Unfug und die Fortdauer der Kaufmannspost, der sich das Reichs-Postamt schon beim Entstehen vergeblich widersetzt hatte.

Die Stadt blieb jeder Aufforderung zum Gehorsam und zur Unterwerfung abhold und verweigerte trotzig die Annahme jeder noch so annehmlichen Bedingung, bis am 12. Junius 1671 endlich Herzog Rudolf August, in Verbindung mit seinen Vettern, den andern Herzogen, die Widerspenstige bezwang und als Sieger und Herr einzog. Um den erbitterten Magistrat und die von demselben aufgeregten Einwohner, wegen des Verlustes der Unabhängigkeit, zu beruhigen, ernannte der Beherrscher sie zu seiner Residenz und erhob sie zur Hauptstadt des Landes mit einem Central-Postamt, wo alle Posten abgehen und alle ankom-

menden sich vereinigen sollten. Kaiser Leopold bewilligte der Gebeugten als Zugabe 2 Messen jährlich. Von jenem Jahre an ist die Stadt Braunschweig der Hauptpunkt der Herzoglichen Posten.

Dem Grafen von Platen in Hannover war zwar das gesammte Postwesen im Braunschweig-Lüneburgischen, mithin auch im Wolfenbüttelschen Antheil, überlassen worden, jedoch behielt Taxis seine Postanstalten unter dem Schutze des Herzogs. In der Folge verglichen sich beide Theilnehmer, daß der v. Platen die fahrenden, und Taxis die reitenden Posten besorgen lassen solle. Dies Uebereinkommen dauerte auch nach dem Aufhören des v. Platenschen Lehns-Postwesens und bis zur Entfernung der Reichsposten aus den herzoglichen Landen im Jahre 1790 fort.

---

Das Ober-Postamt in Leipzig faßte im Anfang des vorigen Jahrhunderts den Vorsatz, durch seine Posten — soweit diese nur benutzt werden könnten — Hamburg, damals Deutschlands Haupt-Stapelplatz der Waaren, und die Nordischen Reiche mit Nürnberg, Regensburg und dem ganzen Süddeutschland zu verbinden. Es gewann Braunschweig und Hannover, als die nothwendigsten Mitglieder des Ganzen, und durch Beider Theilnahme entstand, im Jahr 1718 festgegründet, die Fahrt der so berühmt gewordenen Gelben Kutsche von Braunschweig über Hessen (Gränz-Flecken), Blankenburg, Hasselfelde (von hier die mit jener vereinte Nürnberger Kutsche getrennt weiter) über Stolberg, Querfurt und Merseburg nach Leipzig. In Braunschweig hatte sie Verbindung mit der Herzoglichen Küchenpost nach und von Hamburg.

Diese Post erlitt viele Anfechtungen von dem Nachbarstaate Preussen und dessen Versuchen, den Fortgang zu hemmen, aus dem Grunde, weil jenes Ober-Postamt seinem Worte und seiner Verbindlichkeit zuwider, alle Sendungen aus Sachsen,

Böhmen ꝛc. ꝛc. nach Hamburg, folglich den Portoantheil dem Preuss. Course über Magdeburg entzog. Sonderbar blieb es, daß Braunschweig sie nicht als eine wirkliche Communion- und Landespost anerkannte, sondern für ein Sächsisches Lohnfuhrwerk ausgab, das auf Begehren der Kaufmannschaft in Leipzig errichtet worden sey. Diese Unwahrheit bestärkte eben Preussen, auf dem Unterdrücken der Beeinträchtigung zu bestehen.

Außer dem Hauptzweck, der Verbindung mit Hamburg, war noch der Nebenpunkt wichtig, auch einen Postcours aus Sachsen nach Holland vorzubereiten, und demselben die Pakete dahin und den Portogewinn dafür zuzuwenden. Die Absicht wurde durch eine fahrende Post von Hannover über Osnabrück und Deventer nach Amsterdam erreicht.

Braunschweig gerieth im J. 1737 in große Verlegenheit durch Preussens Begehren, jene amtlich für eine bloße Lohnfuhre ausgegebene Gelbe Kutsche aufzuheben, weil es den Postrechten zuwider sey, ein Privat-Fuhrwesen zum Nachtheil eines andern Staats zu gestatten. Da mußte also Braunschweig die von ihm selbst ausgegangene unwahre Behauptung zurück nehmen und die Anstalt für eine herzogliche wirkliche Post in Landesherrlicher Postkleidung bis Stolberg erklären und daß sie, als eine Societätspost, das Beförderungsmittel zwischen Leipzig und Hamburg, und Braunschweig der Mittelpunkt des Courses sey. Dieser Erklärung zufolge vermochte Preussen keine Gewaltmittel anzuwenden, die Post verblieb mithin. Seit dem December 1739 brauchte man einen leichten halbverdeckten Wagen, um den alten Namen: Gelbe Kutsche beizubehalten. — Ursprünglich war sie ein mit einem gelb getünchten Plane überdeckter Frachtwagen, Landkutsche genannt, und einem Kutschkasten in der Mitte, der nach Beschaffenheit der Ladung mit 2, auch wohl 7 Pferden bespannt wurde und 2 bis 4 Reisende mitnehmen konnte.

Im J. 1750 gründeten Braunschweig und Sachsen die Fortdauer ihrer gemeinsamen Anstalt noch fester durch den sehr umfassenden Vertrag vom 10. Mai und 31. Julius. Sie be-

stimmten, daß diese Post von beiden Theilen in eines Jeden landesherrlichen Postkleidung bis Stolberg entgegengebracht, und der von jeder Seite begleitende Schaffner (Conducteur, Schirrmeister) auch von seinem Landesherrn besoldet werde. Beide Oberpostbehörden verpflichteten sich, alle Briefe und Pakete aus Sachsen und den Unterweges-Oertern nach den Seestädten und dem Lüneburgischen lautend — dagegen die aus Hamburg, Lübeck, Bremen, dem Hannöverischen und Braunschweigischen nach Sachsen, Böhmen und Oesterreich bestimmten Briefe und Sachen nur allein mit dieser Gelben Kutsche zu versenden. Diesen Vertrag bestätigten der Herzog Karl in Braunschweig den 5. August, und der König von Polen, Friedrich August II. als Kurfürst von Sachsen, in Dresden den 30. December 1750.

Während der drei schlesischen Kriege (1740—1763) begingen die Schaffner und Postillone dieser Post ungescheut die stärksten Accise-, Zoll- und Post-Defraudationen im Preussischem Gebiete, auch nahmen sie nicht nur eigenmächtig den Weg durch die Preussischen Gränzdörfer, sondern erwählten auch die nur für Stafetten, Extraposten und die Reichspost bestimmte gerade Straße von Blankenburg durch das Mansfeldische nach Leipzig und zurück. Friedrich der Große untersagte jeden Gewaltschritt gegen Sachsen, obgleich dasselbe in seinen Händen war; auch die zuweilen abgepfändeten Pferde, wenn die Uebertretungen zu dreist und ungezügelt begangen wurden, gab man ohne Lösegeld zurück. Mit dem Hubertsburger Frieden kehrte die Ordnung in das vorige Geleise.

Nach dem Befreiungskriege von 1815 ist diese Gelbe Kutsche nur zum Theil in ihrem Wesen verblieben, weil der ganze Strich Landes bis nahe vor Leipzig der Preussischen Monarchie überwiesen worden ist, folglich Sachsens Einfluß und Verbindung aufgehört haben. Ihre Fahrt geschieht nicht mehr über Stolberg, sondern von Blankenburg über Hasselfelde bis Nordhausen, wo sie in den Cours von Cassel nach Leipzig eintritt, und sich mit [illegible]ser durchfahrenden Post vereiniget. Die Post war früher

sechsspännig, ist seit 1819 vierspännig, besteht in einem ganz verdeckten Wagen, und trifft in Braunschweig zur Abfahrt der Landesherrlichen Küchenpost nach Hamburg ein.

---

Der Major, Graf von Platen-Hallermund in Hannover, Sohn und Nachfolger des verstorbenen Erb-General-Postmeisters im ganzen Herzogthum Braunschweig-Lüneburg, vergeudete die großen Einkünfte seines Lehn-Postwesens, denn auch die Posten im Wolfenbüttelschen Gebiet hatte er an den von ihm bestellten Postmeister Meyer in Braunschweig verpachtet.

Der neue Regent, Herzog Karl aus der nun regierenden Bevernschen Linie, erzürnt über die Verschwendungen jenes Wüstlings, verweigerte die Fortdauer des von seinem Vorfahren Ludwig Rudolf bestätigten Post-Lehns, erklärte die von den Herzogen der ausgestorbenen Linie ertheilte Belehnung für abgelaufen und ferner ungültig, auch für den neuen Regentenstamm nicht rechtsbindend. Darum legte er Beschlag auf die Post-Einkünfte, setzte den von Platenschen Lehn-Postmeister Meyer ab und den Schulze in dessen Stelle ein. Nach einigem Hin- und Herschreiben und Verwenden ward der Graf mit Geld abgefunden und das Braunschweig-Wolfenbüttelsche Postwesen von dem Hannöverischen getrennt, jedoch der Form des Letztern nachgebildet. Vom 1. März 1738 an, erhielt die Herzogliche Regierung die Verwaltung des gesammten Postwesens und die Herrschaft des Fremden hörte auf.

---

## §. 3.

## Reichsposten im Braunschweigischen.

Aus den beiden Zusagen in den alten Braunschweiger Post-Ordnungen von 1667 und 1678

die Reichsposten in den Braunschweig-Lüneburgischen Landen, jedoch bedingt, aufzunehmen,

meinte das Fürstliche Haus Taxis, ein förmliches fast hundertjähriges Besitzrecht herleiten und seine Posten auf immer im Wolfenbüttelschen behalten zu können, ohne wissen zu wollen, daß dessen Bestehen nur auf bloßer Zulassung und Duldung beruhte.

Es hatte die Haupt-Bedingung — nur Landes-Eingeborne bei seinem Postwesen anzustellen — längst verletzt und die Hauptämter seinen Ergebenen verliehen. Eben diese wähnten sich frei von allen bürgerlichen Lasten und Abgaben und machten sich schrittweise unabhängig von den landesherrlichen Gesetzen und städtischen Anordnungen. Der ungemäßigte hoffärthige Sinn und Uebermuth dieser Taxisschen, oder wie sie sich stets nannten: Kaiserlichen Reichspost-Officialen, war jedoch in den letzten zehn Jahren von den Herzogen so gedemüthiget worden, daß sie die vom Regenten Karl im J. 1771 ausgeschriebene Kopfsteuer bezahlen mußten, und zwar von dem Magistrate ihres Wohnorts ihnen angekündigt und befohlen; sogar wurde ihnen, den bloß Geduldeten, der seit 30 bis 40 Jahren verbliebene Zeitungs-Debit entzogen. Dies alles aus dem Grunde, weil der Landesherr sich berechtiget hielt, die von seinen Vorfahren der ausgestorbenen Linie mit dem Fürsten von Taxis eingegangenen Verträge nun für ungültig zu erklären.

Dieser Vorgang war dem Reichs-Postwesen die erste Erschütterung, die zweite totale erfolgte nach 2 Jahren.

Das Herzogthum bedurfte überhaupt der Reichsposten nicht, es wurde überall von den Landesposten durchkreuzt. So gingen z. B. in jener Zeit (1771) aus der Hauptstadt Braunschweig, zwei- und die Leipziger dreimal wöchentlich Herzogliche Posten ab:

reitend nach Berlin und Leipzig auf Hornburg — nach Cassel (Frankfurt a. M.) — Hamburg — Celle (Bremen und Ostfriesland) — (Holzminden, Paderborn, Cassel und den Rheingegenden) — Duderstadt (Nürnberg und ins Reich) — Wolfenbüttel täglich,

fahrende über Blankenburg nach Leipzig die Gelbe Kutsche — nach Calvörde — Celle — Goslar — Halberstadt (und Leipzig) — Hannover — Magdeburg — Holzminden — Nordhausen — Nordheim — Schöningen — und täglich nach Wolfenbüttel.

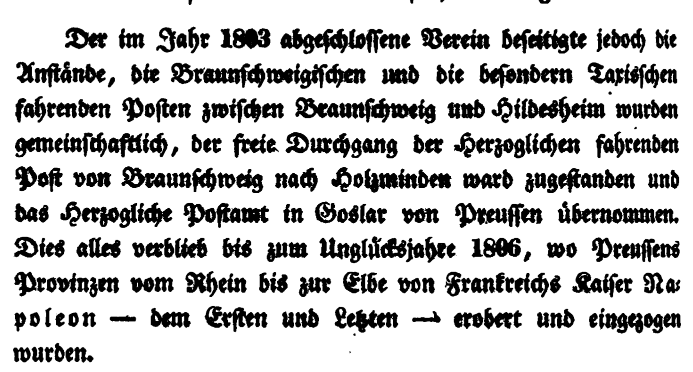
Diese Uebersicht der Postanstalten — die Botenposten nicht mitgerechnet — ist ein Zeugniß, wie im ganzen Lande für das Bedürfniß völlig und angemessen gesorgt worden war.

---

Im Anfange des Jahrs 1790 erhoben sich in Frankreich Stürme und Gewaltschritte, alte Formen und Einrichtungen vieler Staats-Anstalten theils umzuändern, theils abzuschaffen. Manche Staaten in Deutschland hegten eine gleiche Neigung, so auch Hannover in Hinsicht des belastenden Reichs-Postwesens. Im Anfange Junius d. J. ward denn die längst ersehnte und vorbereitete Verdrängung jener Anstalt, die Entlassung der Taxisschen Postbeamten und die Vereinigung ihrer Stellen mit dem Landes-Postwesen ausgeführt. (s. Hannover S. 335).

Eine gleiche Last des vom Kaiser wider die Reichsverfassung eingeführten Reichs-Postwesens drückte auch das Herzoglich Braunschweigische Gebiet. Die Reichspost-Officialen selbst beschleunigten die Erlösung und führten sie zum eigenen Verderben durch unbedachtsames Benehmen herbei. Auch Kur-Hannover hatte gezeigt, wie jene Anstalt fortgeschafft werden könne, Braunschweig folgte dem Beispiele.

Seit Jahrhunderten bestand nämlich eine sogenannte (Privat-) Botenfuhre zwischen Braunschweig und Hildesheim, deren Eigenthümer und Fuhrknechte viele Unterschleife begingen und dadurch den Post-Einkünften einen ungemeinen Abbruch zufügten. Darum wurde diese Anstalt aufgehoben, für landesherrliche Rechnung übernommen und sollte in eine wöchentlich zweimal fahrende Post verwandelt werden. Der Ausführung widersetzten sich die



Der im Jahr 1803 abgeschlossene Verein beseitigte jedoch die Anstånde, die Braunschweigischen und die besondern Taxisschen fahrenden Posten zwischen Braunschweig und Hildesheim wurden gemeinschaftlich, der freie Durchgang der Herzoglichen fahrenden Post von Braunschweig nach Holzminden ward zugestanden und das Herzogliche Postamt in Goslar von Preussen übernommen. Dies alles verblieb bis zum Unglücksjahre 1806, wo Preussens Provinzen vom Rhein bis zur Elbe von Frankreichs Kaiser Napoleon — dem Ersten und Letzten — erobert und eingezogen wurden.

---

## §. 4.

## Posten-Zustand in diesem Jahrhundert.

Zur Ausstattung des im folgenden Jahr 1807 durch den Tilsiter Friedensschluß errichteten glanzvollen Königreichs Westphalen lieferte auch Braunschweig sein ganzes Herzogthum und mit diesem seine wohlgeordneten Postanstalten. Doch König Jerome, oder vielmehr die mit ihm schaarenweise aus Frankreich eingezogenen Verbesserer, von welchen kein Einziger deutsch verstand und in seiner Heimath niemals den Namen Bronswic gehört hatte, diese unterrichteten Edlen veränderten alles, was, wohl geprüft und eingeführt, bisher nützlich gewesen war. Alles geschah nach den Grundsätzen der großen Nation und ihres Kaisers, wenn das Ersonnene nämlich **für den Augenblick** nur großen Ertrag versprach, z. B. die Erhöhung des Postporto. Jeder Receveur, Grand-Tondeur, Sappeur und Inspecteur mühete sich rastlos ab, zum eigenen und zum Unterhalt und Prunk des stark bevölkerten Hofstaats in Cassel und der aus Frankreich Nachgekommnen, soviel an Geld und Geldeswerth herbei zu schaffen, als aus den möglichst erhöhten Steuern jeder Art, dem künstlich gesteigerten Postgelde, dem dringenden Verkaufe der Domänen und nutzlosen geistlichen Güter und andern nutzbaren Ge-

genständen irgend beizutreiben war. Eben darum hatte man höchsten Orts das Postcontohalten und Aufsammeln der Post-Ueberschüsse gar streng untersagt. Viele weitsehende Braunschweiger und Hessen meinten, in diesen beeilten Finanzwerken geheime Vorzeichen der sich nähernden Hinfälligkeit des noch so jungen Königthums, und eine vom kränkelnden Beherrscher beabsichtigte Erholungs- und Genesungs-Reise nach Frankreich wahrzunehmen, welche er allerdings doch nicht wie Flüchtlinge und Abentheurer, entblößt von Millionen an Baarem und Effecten, unternehmen wollte.

Doch gerade im herrlichen Wachsthum des so zarten Royaume de Westphalie wurde der Monarch Jerome — der erste und letzte Herrscher seines Reichs — im Jahr 1813 durch einige ganz unnöthigen Besuche und Ueberraschungen eines schnell vorgerückten russischen Corps so ungemein belästigt, daß er die Regentenruhe und die freie Ausübung seiner Tugenden nur im Vaterlande gesichert glaubte. Am 20. October ejusdem anni verschwand der Allbeliebte zum zweiten und letzten Mal aus Cassel, wie das Kapitel 10. (Kurhessen) umständlicher erzählt.

Und Braunschweig sahe seinen Herzog und die vorige Staats-Verwaltung zurück gekehrt.

---

Die Zeit-Ereignisse hatten vieles anders gestaltet und einige Ländergebiete waren andern Beherrschern zu Theil geworden, z. B. das vormals Preussische Fürstenthum Hildesheim dem zu einem Königreich erhobenen Kur-Hannover, eine Landstrecke, welche zum Theil die öst- und westlichen Staaten der Preussischen Monarchie verbunden hatte. Gerade dies Hildesheim machte andre Berührungspunkte nöthig und veränderte die frühern Postverhältnisse. Diese führten zu neuen Verträgen zwischen den Nachbarstaaten Hannover und Preussen über Gegenstände, die

